MILITARY & TANK VEHICLES
4
fév. mars 2012
tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

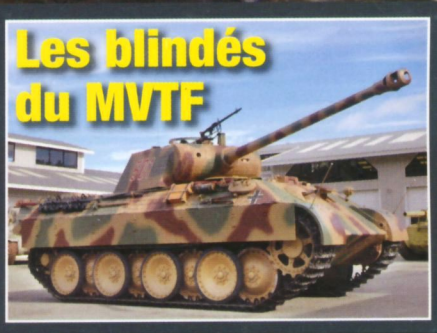
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Historique
La chenillette Lorraine

BASTOGNE 2011

Latil M7T1

Restauration M4



Les blindés du MVTF

Obusiers de 105 mm • Caserne de Croÿ • War Memorial de Seoul

L 13708 - 4 - F: 6,90 € - RD
BEL. : 7,90 € – CAN. : 8,20 CS – ITA. : 7,10 € – Port. cont. : 7,10 €

L'EVENEMENT DE LA STRATEGIE TEMPS REEL !

WARGAME

EUROPEAN ESCALATION

PAR LES CREATEURS DE
R.U.S.E.™ ET ACT OF WAR
DIRECT ACTION™

"Visuellement,
c'est une énorme claque"
PC JEUX

"Le jeu de stratégie
le plus excitant de 2012 !"
CANARD PC

DISPONIBLE FIN FEVRIER 2012

16 www.pegi.info

EUGEN SYSTEMS

WWW.WARGAME-EE.COM

FOCUS HOME INTERACTIVE PC

©2012 Eugen Systems et Focus Home Interactive. Développé par Eugen Systems et publié par Focus Home Interactive. Wargame : European Escalation, Focus, Focus Home Interactive et leurs logos respectifs sont des marques commerciales ou marques commerciales déposées de Focus Home Interactive. Tous droits réservés. R.U.S.E., IRISZOOM sont des marques d'Ubisoft Entertainment aux Etats-Unis et/ou dans d'autres pays. Tous les autres noms, marques et logos sont la propriété de leurs détenteurs respectifs.

tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Edito

Chers lecteurs,

2011 s'éloigne pour laisser la place à 2012, année politique pour le pays. Comment cela se traduira-t-il pour les collectionneurs de véhicules anciens et en particulier de véhicules militaires ?

Les actions des différentes fédérations F.F.V.E., F.F-M.V.C.G., et F.P.V.A. ont permis d'alerter nos gouvernants sur certains sujets et d'en faire avancer d'autres, comme par exemple, la possibilité de détention de certains canons tractés par les collectionneurs. D'autres sujets sont sur la table pour 2012, comme le dossier les Z.A.P.A. (Zones d'Actions Prioritaires pour l'amélioration de la qualité de l'Air) qui s'il était mis en place, interdirait l'accès des centre-villes aux véhicules anciens ou encore celui des contrôles techniques de véhicules militaires inadaptés à certaines réalités mécaniques. Il est probable que le traitement de ces dossiers non-résolus soit ralenti à l'approche des élections présidentielles et qu'il faille attendre la deuxième partie de l'année pour voir des progrès.

Ce numéro de *Tank & Military Vehicles* inaugure un partenariat avec notre confrère anglais « *Military Machines International* » avec lequel nous échangerons certains articles et les petites annonces.

Tank & Military Vehicles est votre magazine, n'hésitez pas à nous à nous communiquer vos comptes-rendus associatifs, photos de sorties ou toute information par courrier ou email à l'adresse TMV@histecoll.com

Nous vous remercions de votre confiance et vous souhaitons une bonne année 2012.

Bonne lecture.

PFB

Directeur de la publication : François Vauvillier.
Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin.
Rédacteur en chef : Raymond Giuliani
Chef de fabrication : Géraldine Mallet.
Rédacteur graphiste : Morgan Gillard.
Rédaction : Gil Bourdeaux, Dominique Breffort, Yves Buffetaut, Marc-Antoine Colin, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Emilie Morassi, Jean-Pierre Parlange, Mathieu Pleissinger, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos.
Principaux collaborateurs : Alain Aubrat, Jean-Michel Boniface, Pascal Danjou, Paul Gaujac, Jérôme Hadacek, Laurent Lecoq, Philippe Naud, Patrick Sarrazin, Alexandre Thers.
Administrateur du site : Antoine Viau.

TANK & Military Vehicles est une publication du groupe Histoire & Collections, SA au capital de 182 938,82 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Directeur général : Pierre-François Boselli.
Vice-président : Jean Bouchery.
Principaux actionnaires : F. Vauvillier, J.-M. Mongin et E. Micheletti.

www.tank-zone.com

Département publicité
(fax : 01 47 00 51 11)
Chefs de publicité :
Sandra Villermois. Tél. : 01 40 21 17 94.
Séverine Piffret. Tél. : 01 40 21 17 99.

Département commercial professionnels
(fax : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial :
Pascal Da Silva. Tél. : 01 40 21 15 33.
Responsables commerciaux :
Ile-de-France, Grand Ouest et export : Nathalie Toutain. Tél. : 01 40 21 15 39.
Grand Est, Belgique et Suisse : Arnaud de la Salle.
E-mail : a.delasalle@histecoll.com.
Relations Clients "Professionnels" :
Hayette Amar. Tél. : 01 40 21 07 76.
Assistante de la direction générale :
Sandrine Régat. Tél. : 01 40 21 18 26.

Service Clients Particuliers
Abonnements et vente par correspondance
Françoise Cruz, Laudine Aimé.
Téléphone : + 33 (0)1 40 21 17 96
E-mail : vpc@histecoll.com
E-mail : abonnement@histecoll.com

Département gestion
Administrateur Adjoint : Chantal Raynaud.
Comptabilité : Alain Thibout, Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton.
Tél. : 01 40 21 18 24.

Histoire & Collections
5, avenue de la République
75541 Paris cedex 11.
Téléphone : 01 40 21 18 20
Fax : 01 47 00 51 11.

Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosques : Sordiap
Contact : Laetitia Roland - Tél. : 01 42 36 80 86
E-mail : lroland@mercuri-presse.com
Vente au détail : Librairie Armes & Collections, 8, rue de Crussol 75011 Paris.
Tél. : 01 47 00 68 72. Fax. : 01 47 21 97 55.
Diffusion pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, 9, avenue Van Kalken, B-1070 Bruxelles.
Abonnements : 02/555.02.17.
Administration des ventes : 02/555.02.21.
Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0402415-14
e-mail : press@tondeur.be

PRINTED IN FRANCE/IMPRIMÉ EN FRANCE
● Traitement de l'image : Studio graphique A&C
● Impression : Léonce Deprez, Zone industrielle, 62620 Ruitz.
Numéro de CPPAP : 0114 K 89721
ISSN : en cours
© Copyright Histoire & Collections 2012.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.
« MADE IN FRANCE »

n° 4 février mars 2012

Sommaire

Les news	4
The War Memorial of Korea	8
Versailles 2011, les journées du patrimoine	14
Bastogne 2011	19
Le Nuts Days du Musée Royal de l'Armée	24
L'auto mitrailleuse M20	28
Autour de Recogne	29
Bastogne 2011 par l'Indian Head	32
Les chenillettes de ravitaillement Lorraines	36
Les groupes d'obusiers de 105, 1943-1946	44
La restauration du Sherman "Moghrane" (2)	52
La Military Vehicle Technology Foundation	58
Le Latil M7T1, trop peu, trop tard	66
Petites annonces	74
Documentation	79

Tank & Military Vehicles est sur facebook Recherchez « **TMV** » puis cliquez « *J'aime* ».

Les News de Tank & Military Vehicles

Par Pierre-François Boselli

Insolite

Décidemment la reconversion des DUCK en bus pour touristes semble populaire. Après ceux du Boston Duck Tour, voici que Mr Mathieu George nous envoie une série de photos du GMC amphibie servant à des promenades touristiques prises à Londres. Il s'agit d'une attraction organisée par la société London Duck Tour qui propose des circuits à thèmes dans Londres alternant visite par les rues et, bien entendu, navigation sur la Tamise. Trois thématiques sont proposés, une visite classique de Londres ou, au choix, le James Bond Tour faisant référence aux nombreuses scènes du célèbre film dans les rues de Londres et, enfin, le D-Day Duck Tour qui mettra l'accent sur la bataille d'Angleterre et le débarquement. Pour en savoir plus : www.londonducktours.co.uk

Par la même occasion, Mr George nous transmet deux photos d'un Pacific M26 prises en avril 2007 dans la zone portuaire de Cherbourg. Peut-être qu'un de nos lecteurs saura ce qu'il est advenu de cet engin ?

Si vous aussi vous connaissez des véhicules militaires de collection encore en fonction ou dans des situations insolites, envoyez vos photos à TMV@histecoll.com.

Retromobile 2012

Le salon Rétromobile se tiendra du 1er au 5 février 2012 Paris, Porte de Versailles dans les pavillons 2/2 et 2/3. Votre magazine sera présent sur le stand d'Histoire & Collections, Allée F Stand N°15.

Avignon Motor Show

L'Avignon Motor Show aura lieu au parc des expositions à Avignon du 23 au 25 mars. Nous serons également présents sur le stand d'Histoire & Collection dans le hall H (celui des camions).

facebook

La page Facebook du *Tank & Military Vehicles* est accessible à http://www.facebook.com/TMV.Magazine

Une fois sur la page, cliquer sur le bouton « J'aime » pour la lier à votre compte Facebook et recevoir ainsi les informations publiées par la rédaction ou les lecteurs.

20 ans de la Locomotion en Fête

La fête continue à se préparer. L'organisation réfléchit à une nouvelle répartition de l'espace entre les véhicules pour améliorer l'accueil du public et s'adapter aux nouvelles contraintes de l'aérodrome.

Une page Facebook est ouverte pour suivre les préparatifs, voir les photos des éditions précédentes et se tenir informé. Pour la trouver, il suffit de chercher « locomotion en fête » dans le moteur de recherche.

Les bulletins d'inscriptions sont disponibles sur le site www.locomotion-en-fete.com. Le rassemblement se déroulera le 09 et 10 juin 2012.

Nouveautés RESTOM

Afin de prendre soin des joints de porte, de malle, etc., Restom® lance le Restom®Jointnet 9550. Facilement applicable au chiffon en couche mince, ce produit incolore, inodore et non collant qui nourrit les caoutchoucs serrés (joints de porte, de malle,...) et leur évite de coller lors d'immobilisation prolongée (hivernage). Il réduit aussi le craquellement par dessèchement des joints.

Suite à l'arrêt de commercialisation du décapant Restom®DVA 4030 en raison de la règlementation européenne, le nouveau Restom®DKPANT4031 est désormais disponible à la vente. Son application est tout particulièrement destinée aux vernis appliqués sur carters en alliages légers, peintures carrosseries (Polyuréthanne, Glycéro, Cellulosique…) et intérieurs de réservoirs à décaper (produits de mauvaise qualité, ou résine mal appliquée…)

Plus d'information sur www.restom.net

Le Mans Classic

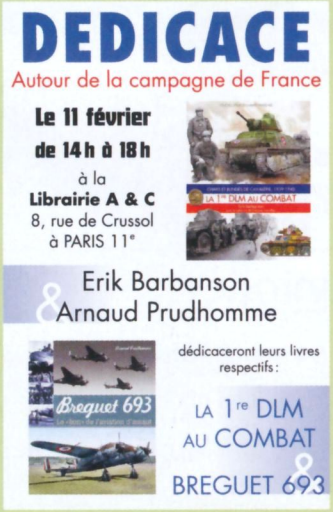
Le Mans Classic se tiendra le week-end du 6 au 8 juillet 2012. Ce rassemblement plonge les spectateurs au cœur de la mythique course d'endurance au travers de nombreux plateaux mettant en piste les véhicules de course des années 20 aux proto des années 80.

L'ambiance recréée autour du circuit plonge le public dans les années 50. Comme à chaque édition, l'organisation fait appel aux propriétaires de véhicules militaires ancien afin d'assurer le convoyage des pilotes de course, des mécaniciens et leur matériel autour du circuit et des paddocks. Les véhicules demandés sont essentiellement des Dodge (WC51-52-56..), Renault 2087, Citroën type H. Un défraiement est prévu pour les véhicules.

Contact : Patrick Nerrant au 06.80.16.38.79 ou udy2@free.fr

Plus d'information sur www.lemansclassic.com

Dédicace à la librairie A&C



Canons Tractés - Communiqué de la F.P.V.A

C'est à la suite d'une réunion à la DGA au Ministère de la Défense le 7/10/2011 ou deux fédérations représentatives étaient conviées, dont la F.P.V.A (Fédération des collectionneurs pour la sauvegarde du Patrimoine et la Préservation des Véhicules, équipements ou Armes historiques) et son président, que les décisions de déclassement des canons tractés ont finalement pris forme. Nos interlocuteurs nous l'avait promis, promesse a été tenue. Pour l'instant il ne s'agit que des canons CN105 et 40 Bofors. Quant aux autres types, une réflexion est engagée entre le Ministère de l'Intérieur et de la Défense relative aux modalités de neutralisation et au régime juridique de détention. Nous avons très bon espoir pour la suite et nous tenons à remercier tous les intervenants de ces deux ministères.

Le président de la F.P.V.A
R.Pierrefiche

Canons Tractés - Communiqué de la FF-MVCG

Voici donc la suite logique des informations diffusées voici quelques mois par la Fédération Française MVCG, annonçant l'accord obtenu auprès des ministères concernés à la fin juillet 2011 : l'action menée par la FF-MVCG au plus haut niveau, avec l'appui de la FFVE, avait abouti au déclassement des canons tractés de la 1° catégorie (§ 7) à la 2° catégorie (§ 1), permettant ainsi, pour faire court, leur détention par les collectionneurs privés. Une autorisation jusque-là réservée aux musées, en « poste fixe ». Les pièces d'artillerie tractée concernés par cette évolution des choses sont les obusiers US de 105 mm et la canons anti-aériens de 40 mm « Bofors », c'est-à-dire la très grande majorité des pièces d'artillerie ancienne présentes « dans le civil ».

Le 22 décembre 2011, une instruction ministérielle a été adressée au Préfet de police de Paris et aux préfets des départements, soulignant l'évolution des choses en ces termes encourageants pour les collectionneurs : « La détention de matériel de guerre par les associations et les particuliers représente un remarquable intérêt patrimonial, notamment dans l'exercice du devoir de mémoire » souligne le courrier officiel en sa conclusion.

Il reste donc désormais à faire les démarches prévues dans ce nouveau cas de figure : une neutralisation de l'arme est évidemment nécessaire, et la circulaire en précise les possibles déroulements, par ailleurs une demande auprès des préfectures mettant en évidence la datation des matériels et les modalités de protection de ceux-ci. Une fois le dossier adressé à la préfecture, un délai de six mois est accordé pour aboutir à l'indispensable certificat de neutralisation vérifiée au banc d'épreuve de St-Etienne. Et l'autorisation nominative est ensuite accordée pour une durée indéterminée, à la condition d'informer les préfectures d'éventuels changements de lieu de détention.

J.-P Dardinier

Position de la FFVE sur les contrôles techniques

La FFVE réagit suite au projet de loi déposé par le députe Mr Franck Marlin concernant la dispense de contrôle technique pour les véhicules anciens (cf TMV N°3). La fédération exprime son désaccord sur ce projet de loi et rappelle sa position aux parlementaires. Elle demande que soient maintenues les dispositions du 15 octobre 2009. En contrepartie de la mise en place du contrôle technique, le carnet à souche avait été supprimé et les restrictions de circulation levées.

Plus d'infos sur www.ffve.org rubrique flash info

Dernière minute :

A l'initiative de la F.P.V.A et dans la foulée de la proposition de loi sur la suppression du contrôle technique pour les véhicules de collection, soutenu par un grand nombre de députés, une réunion s'est tenue vendredi 20 janvier au Ministère des transports avec les services en charge du contrôle technique et le conseiller parlementaire du député Franck Marlin.

Une discussion très ouverte a pu se tenir sur la pertinence de la réglementation qui impose désormais un contrôle technique obligatoire pour l'ensemble des véhicules de collection (cf TMV3). Il ressort de cette réunion que ce dossier n'est pas clos pour le Ministère et que la réglementation peut être adaptée.

La F.P.V.A, exposant les difficultés et incohérence techniques pour faire passer ce contrôle aux véhicules militaires, propose une modification de la réglementation qui laisserait les choix suivants au propriétaire d'un véhicule de collection militaire : Rester dans le système actuel avec une périodicité rallongée à 10 ans entre 2 contrôles et aucune restriction de circulation ou revenir dans l'ancien système sans contrôle technique avec restriction de circulation à son département et les limitrophes et carnet à souche pour les déplacements hors zone. Une autre piste évoquée serait l'exemption de contrôle pour certaines catégories de véhicules roulants très peu et dont la mise en œuvre du contrôle est parfois très complexe (véhicules lourds type AM8, AM20, Pacific M26 etc..).

En parallèle à ce débat, le Ministère a indiqué qu'il organiserait une réunion avec l'ensemble des fédérations (FF-MVCG, FVPA, FFVE), l'UTAC et ses services pour analyser la situation d'un point de vue technique et adapter si nécessaire les spécifications du contrôle aux caractéristiques d'un véhicule ou catégorie de véhicules.

Le débat n'est donc pas clos et il serait souhaitable que les fédérations de collectionneurs de véhicules militaires et/ou civils, puissent s'accorder entre-elles et parler d'une même voix dans l'intérêt de tous.

Afin d'éclairer le débat d'un point de vue du collectionneur sur le contrôle technique des véhicules militaires, TMV vous ouvre ses colonnes. Envoyez-nous vos témoignages ou points de vue par courrier ou email (TMV@histecoll.com), ils seront publiés dans le cadre d'un prochain dossier.

DVD Le Pas de Calais Libéré 2011

PHILIPIMAGE annonce la sortie du DVD sur l'édition 2011 du rassemblement de Souchez. En vente 13€ sur www.philipimage.fr

Vos rendez-vous avec l'Histoire

Février

✪ Bailey Bridge Association. Dimanche 19 février 2012 : Exposition de véhicules et de l'histoire du jerrycan. Restauration sur place, parcours fléché. Salle du Haut Phare, route de Conches 27110 Le Neubourg. Inscriptions et renseignements, contacter Eric au 02.32.40.45.61 (répondeur) ou jerrycan27@wanadoo.fr.

✪ Dimanche 19 février 2012, à Villeneuve-sur-Lot, 8e bourse militaria, pièces pour véhicules militaires organisée par le MVCG Midi Pyrénées, salle des fêtes de Soubirous, de 9h à 17h. Tél. : 05.53.36.92.98. E-mail : mvcgmidpy@gmail.com

✪ Dimanche 26 février 2012 3e GENT MILITARIA, bourse aux armes et militaria halle 2 de Flanders Expo Gand (Belgique). www.gentmilitaria.be

✪ Dimanche 26 février 2012, à Rouen 18e puces militaria et véhicules par l'Association Normandie Expositions, parc des expositions, de 9h à 17h. Contact : 06.84.58.97.64. ou contact@puces-militaria.com www.puces-militaria.com ou facebook.com/puces.militaria

Mars

✪ Dimanche 25 MARS 2012 à Pontivy (56) 21e Bourse militaria au Parc des Expositions.de 9h à17 heures Emplacement gratuit (tél.: 06 79 25 93 94).
http://puces-pontivy.com/

✪ Weekend du 23 au 25 mars L'Avignon Motor Show aura lieu au parc des expositions à Avignon.

Avril

✪ Dimanche 1er Avril, 16e JEEPDAY à l'espace Rebuffat à Craponnes (69) Expo Véhicules et Matériel, Bourse pièces et accessoires & Vide Garage, Animations. Email : jeep.craponne69@live.fr Web : http://www.retro-actifs.com/clubs/jeep-club-du-lyonnais.htm Tel. : Jean-Luc : 04 78 05 29 19. Claude : 06 09 45 32 05. Adresse : Jeep Club du Lyonnais, Boîte Associations, Mairie de Craponne 69290 Craponne.

✪ Dimanche 8 avril: L'ARVMC organise sa 17e Bourse aux Armes-militaria à Saint Maur (près de Chateauroux 36). Exposition « la resistance en France » organisee avec le Souvenir Francais). De 9h à 17h, Gymnase « Les planches » - Bel air - Vers Niherne D67. www.arvmc.fr - bourse@arvmc.fr Tel : 02 54 26 52 81

✪ Dimanche 15 Avril à Rieux-Minervois (11), le B.T.C. du minervois organise la 7e Bourse de l'arme ancienne et atiquités militaires dans la salle polyvalente Joseph Yche de 08h30 à 17h30 avec un rassemblement de véhicules de collection. (civils et militaires). Rens : Serge Tort. Tél.: 04 68 78 27 90 - 06 88 24 61 79.

✪ Dimanche 15 avril 2012, à Languidic (56), Bourse aux Armes et Militaria organisée par l'Association JEEP 56 , Salle « Jo Huitel » , de 8h à 17h. Rens. : M. Poupio 02.97.85.94.64 ou 06.73.46.91.67 ou M. Le Brech au 02.97.26.91.29. jeep56@orange.fr

Mai

✪ Du 17 au 20 mai, Brest 44 organise son camp US et expo de VM d'époque à Gourin (56), dans le parc du château de Tronjoly. Bourse le dimanche. Contacts : roland.fouesnant@orange.fr ou regis.jan@numericable.fr

✪ Du 17 au 20 mai 2012, « Libération de Celles », à Celles (Belgique), rassemblement de véhicules militaire 2e Guerre mondiale, camp de reconstitutions, organisée par la 101AB 326E. Rens. : Philippe Lomba, tél. : +32 0478 88 38 72. www.airborne.be ou philippe.lomba@scarlet.be

✪ Les 19 et 20 mai à Sully, les heures historiques de Sully 2012, grand rassemblement multi-époques, dans le parc du château, organisé par le comité des fêtes. Contacts : 06.76.30.21.89

Juin

✪ A l'occasion des manifestations du 6 juin 2012, l'association Bailey Bridge organise « The first Way of gas ». Mail : thewayofgas@live.fr. Association Bailey Bridge 18, rue principale 27 110 Villettes.

✪ Les 9 et 10 juin 2012 à La Ferté-Alais, 20e édition de la Locomotion en fête. Réservations au 06.03.18.07.25
www.locomotion-en-fete.fr

Juillet

✪ Le Mans Classic se tiendra le week-end du 6 au 8 juillet 2012.

✪ Les 14 et 15 juillet La Cité de l'Automobile, Musée National Collection Schlumpf à Mulhouse (68), crée l'événement « Véhicules en uniformes pompiers et militaires ». Démonstration de char, défilé de véhicules, campement, fanfares. Alors mettez votre uniforme et venez nous rejoindre !
Cité de l'Automobile
192, Avenue de Colmar - BP 1096 - 68051 Mulhouse Cedex
Tél : +33 (0)3 89 33 23 31
Mail : autodrome@collection-schlumpf.com

CELLES 2012
Week-end de l'ascension
Grande Concentration Internationale de Véhicules militaires Alliés de la 2e guerre mondiale
17-18-19-20 MAI
Belgique (route de Neufchâteau 5561 Celles (Houyet)
Renseignements :
+32478 88 38 72 – +32473 46 82 82 (nl)
philippe.lomba@scarlet.be – www.101airborne.be
SPECIAL DIAMOND

POUR RESERVER VOTRE ESPACE PUBLICITAIRE, N'HESITEZ PAS À CONTACTER :
SÉVERINE
Tél. : 01 40 21 17 99
E-MAIL : s.piffret@histecoll.com
5, avenue de la République - 75 541 Paris Cedex 11

Communiqué

L'article sur le Dodge WC 54 signé Patrick Sarrazin paru dans *Tank & Military Vehicles* n° 1, reprenant de larges passages de l'article sur le même véhicule paru chez notre confrère *Véhicules Militaires Magazine* n° 16, signé Didier Andres, a créé une confusion au sujet de son originalité et du/des auteur(s) à qui l'attribuer. Cette situation a ému la rédaction de *Véhicules Militaires Magazine*, qui s'en est ouvert à la rédaction de *Tank & Military Vehicles*.

Dans un souci d'apaisement, la rédaction de Tank & Military Vehicles s'assurera qu'à l'avenir les articles publiés ne puissent porter à confusion. Et que les sources seront citées.

En ce qui concerne le débat sur la paternité de cet article entre MM. Andres et Sarrazin, la rédaction laisse à l'un et l'autre le soin d'établir la vérité, si nécessaire devant les autorités compétentes.

AVIGNON MOTOR festival

Plus d'un siècle de locomotions...

23, 24 et 25 mars 2012

Parc des Expositions AVIGNON

avignon-motor-festival.com

The War Memorial of Korea

Niché en plein centre de la capitale de la Corée du sud, le War Memorial of Korea de Séoul regroupe une fabuleuse collection retraçant toute l'histoire militaire de la Corée.

Sur trois niveaux, les salles d'exposition vous font découvrir les anciennes dynasties guerrières, la guerre de Corée bien sûr, sans oublier la période intérimaire gérée par les Nations Unies, jusqu' à l'armée moderne sud coréenne et son industrie militaire.

A l'extérieur autour du mémorial, se mêlent des collections de matériels aériens, chenillés et même quelques bâtiments légers de la marine, aux côtés de statues et monuments à la gloire des différentes guerres et conflits traversés par ce pays toujours menacé par son très proche voisin, la Corée du Nord. L'entrée y est gratuite mais la distance en dissuadera la plus grande majorité d'entre nous. Nous sommes donc heureux de partager avec vous cette série de photos rapportées par notre envoyée très spéciale. ■

Texte : Jérôme HADACEK
Photos : Brigitte GUYON

En titre.
Cette vue aérienne partielle prise depuis la passerelle supérieure d'un des bâtiments de guerre exposés, donne l'étendue du mémorial et de ses différents plateaux d'exposition à l'extérieur.

Ci-dessus.
En parallèle, s'affiche un autre plateau de chars à prédominance américaine reflétant l'engagement et l'influence des Etats-Unis dans cette région du monde.

Ci-contre.
Un bel alignement de blindés qui restitue la variété des engins exposés. La Corée ayant souvent été au carrefour des batailles entre les forces occidentales et communistes.

Photos 1 et 2.
Une des rares prises de guerre d'origine chinoise avec ce T-59 qui n'est pas autre chose qu'une pâle copie du célèbre T-55 soviétique avec une tourelle réarmée d'un canon de 85mm. La vue arrière nous révèle malheureusement un engin dépouillé de l'ensemble des ses accessoires et de son lot de bord.

Photo 3.
De fabrication américaine, ce M110 obusier automoteur de 203 mm fut en service au sein de l'armée sud coréenne. Il est monté sur le même châssis que son voisin du musée, le M107.

Photo 4.
Standard de l'armée américaine ce Patton M48 équipa de nombreuses armées dans le monde. L'armée coréenne n'y échappa pas avec cette version milieu de production A2C (Remplacement du système télémétrique par un système stéréoscopique et suppression de la poulie de tension entre la dernière roue et le barbotin).

Ci-dessous.
Cet autre obusier très similaire au précédent prend la dénomination de M107 avec un canon d'une volée impressionnante de calibre 175 mm. L'armée sud coréenne de part son histoire étroitement liée aux Etats-Unis, possède majoritairement du matériel américain.

Ci-dessus.
Ce char ressemble à s'y méprendre à l' Abrams M1 américain. Mais sa position centrale sur le musée en dit long... Il s'agit en fait du K1A1, char sud coréen dérivé du char américain, plus petit en volume et armé d'un canon de 105mm contre 120mm pour les Américains et 125mm pour les Russes et les Chinois. De nombreux militaires sud coréens qui sillonnent les allées, sont prêts et fiers de prendre la pose avec vous, pour une photo souvenir devant cet puissant blindé.

Photos 3 et 4.
Dommage que la position encaissée de ce LVT P7 amphibie américain ne puisse permettre une meilleure vue. Ses décorations et camouflages sont parfaitement reproduits.

Photos 1 et 2.
L'un des premiers chars développé en 1979 par l'armée sud coréenne est ce K200. Il s'agit d'un KIFV (Korean Infantry Fighting Vehicle), véhicule de combat et de transport de l'infanterie, déjà remplacé depuis par le K200A1.

Photo 5.
Directement fournis par les USA, cet engin amphibie est un LVT P3. N'étant pas blindé, son armement est constitué de plusieurs mitrailleuses lourdes de 12,7mm sous casemate et sous tourelle.

Photo 7.
Une autre prise de guerre d'origine chinoise avec ce montage original sur châssis PT76 d'origine soviétique et d'une tourelle armée de son canon de 85mm prenant la dénomination de Type 63.

Photo 8.
Le panneau explicatif témoigne de sa provenance avec un passage au sein des forces nord vietnamiennes pendant la guerre du Vietnam à laquelle participa un contingent sud coréen redouté.

Photo 5.
L'automoteur anti-char M56 Scorpion est assez rarement présenté dans les musées. De fabrication américaine, il a été conservé ici dans sa couleur d'origine et en parfait état.

Photo 6.
Armée d'un canon de 90mm, cette vue de la zone culasse et stockage d'obus, nous dévoile un état de conservation parfait et fort instructif.

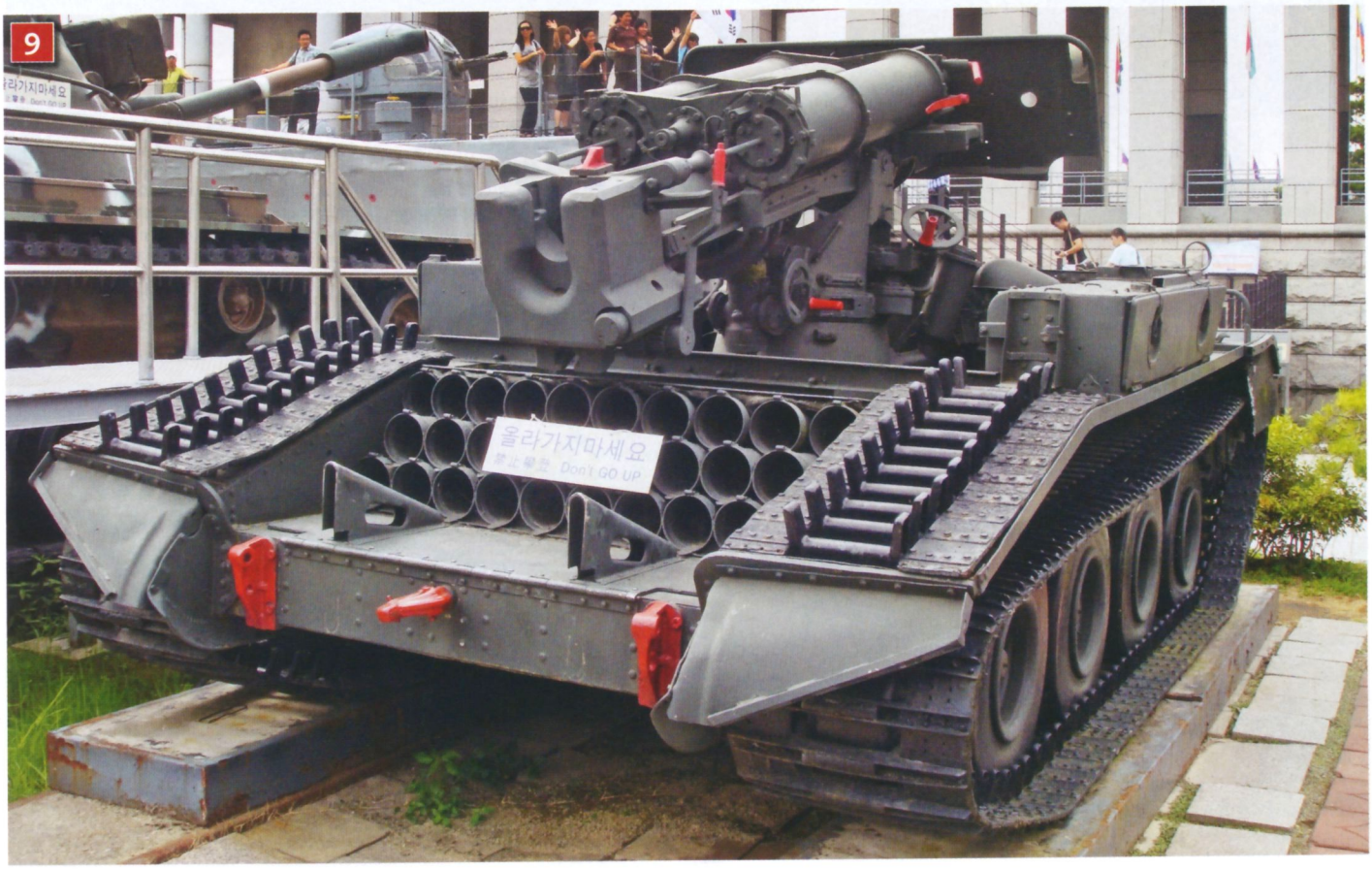


Photo 1.
Au détour des allées, quelques pièces d'artillerie jalonnent les plateaux des engins lourds. Des canons soviétiques mais aussi des pièces d'origine américaine comme ce 155 mm « Long Tom » peu courant dans une livrée à camouflage moderne de l'armée sud coréenne !

Photo 2.
Ce M125 A1 fut offert au musée par son ancien propriétaire. Son habitacle très cubique issu de la gamme M113 lui permettait de servir de base de mortier.

Photo 3.
L'habitacle dévoile sa base de mortier rotatif et l'arme, ainsi que la disposition des casiers à munitions. On distingue également l'énorme trappe supérieure ouvrante, facilitant le tir directement depuis l'engin.

Photo 5.
Largement employé par les Soviétiques pendant la Deuxième Guerre mondiale et plus connu sous le nom « d'Orgues de Staline » ou « Katioucha », ce lance-roquettes multiple M13 était monté sur un châssis cabine de camion ZIL ou ZIS des années cinquante dont l'habitacle était sommairement protégé.

Photo 6.
Celui-ci est aussi une prise de guerre sur l'armée populaire nord coréenne et fut conservé en parfait état comme nombre de ceux qu'on peut croiser en « pot de fleur » sur des monuments commémoratifs dans l'ex Union Soviétique. Ils emportaient 16 roquettes de 132mm.

Photo 7.
D'origine américaine, ce M113 1A1de 1971, est en fait modifié en M577 APC (Amored personnel Carrier). Ici, il revêt plutôt une configuration TOC (Tactical Operation Command) avec un compartiment arrière surélevé et un APU (Auxiliary Power Unit) fournissant du 24 volts pour les différents matériels radios embarqués.

Photo 8.
Si la vue arrière nous dévoile un aménagement APC, il semble s'agir plutôt d'une restauration que du véritable emploi d'origine de ce blindé, compte tenu des éléments observés.

Photo 9.
Ce véhicule blindé léger destiné à l'infanterie, est un modèle FIAT CM 6614 entré en service fin des années soixante et commandé par l'armée sud coréenne au milieu des années soixante dix. Celui-ci servait de véhicule de commandement, même si avec sa portière arrière grande ouverte, l'observation n'en soit pas flagrante!

Photo 10.
Transféré par l'armée américaine à l'armée sud coréenne, ce M36 « Jackson » fait partie, avec les Sherman, des premiers chars à constituer la nouvelle armée de Séoul.

Remerciements : L'auteur tient à remercier Brigitte Guyon, qui a pris sur son temps avec une infinie patience et une application attentionnée, pour rapporter ce reportage d'un musée du bout du monde.

Photo 11.
Cet ensemble sidecar est une très rare moto Dnjepr M72 750cc de construction soviétique des années cinquante. Il ne s'agit ni plus ni moins que de la copie russe de BMW R75 allemande de la Seconde Guerre mondiale.

Photo 12.
A l'intérieur du musée, d'autres pièces imposantes sont aussi exposées. Aux côtés d'un autre T-34 , on découvre cette GAZ69 M (Pick-up à banquettes latérales) dans un état de restauration frisant la perfection.

Versailles 2011

Les journées du patrimoine

Alors que beaucoup de monuments publics ou privés ouvrent leurs portes pour les désormais traditionnelles journées du patrimoine, l'armée française avait choisi symboliquement le quartier de Croÿ pour ces journées.

Par Alain AUBRAT

Ce bâtiment, classé historique depuis le 16 septembre 1929, est une ancienne caserne, datant du début du 19e siècle. Un musée, regroupant des documents des deux guerres mondiales, y est ouvert. C'est une association qui en a la charge, « Lieu de mémoire en Yvelines ». Le but premier de ce musée est de présenter documents et objets datant de ces périodes, pour que les générations futures puissent connaître certains des aspects méconnus ou plus quotidiens de ces heures sombres, ainsi que ceux des Yvelines qui en ont été les acteurs directs. Le devoir de mémoire leur fait honneur. Dans la cour pavée avait été installé par des adhérents de l'UNIVEM un bivouac de l'armée américaine, avec tentes et matériels. Quelques autres camions étaient stationnés dans la cour inférieure. Un deuxième site était également ouvert au public, la caserne des matelots, où le matériel ferroviaire faisait la vedette. C'est là qu'étaient exposés d'autres véhicules intéressants. Ce reportage photographique vous propose quelques-uns des matériels exposés. ■

En titre.
Ce char est d'un modèle particulier. En effet, il est équipé d'un canon de 105 mm et d'une lame Dozer servant à dégager les routes des épaves de véhicules détruits.

Ci-contre.
Ce tracteur 4x4 a été légèrement modifié par l'ajout de feux supplémentaires, eu égard à l'utilisation spéciale de cette unité, réservée à des transports volumineux. La semi remorque est signée La Crosse. Notez la plaque de classe de poids sur l'aile droite et le nom de baptême « the thirsty white », littéralement « white l'assoiffé », faisant référence à son appétit en essence, de l'ordre de 75 litres de carburant aux 100 km.

Ci-contre.
Le même camion a été livré par Autocar modèle U 7144 T et par White, modèle 444 T. Celui-ci est restauré avec les marquages du 22e camion de l' « Advance Section Communication Zone », 107e compagnie de transport (Red Ball Express, 1944). Ce camion est équipé de l'affût circulaire pour mitrailleuse calibre .50, la célèbre 12,7 mm.

Ci-contre.
Le « Mont Pelvoux » est un camion de dépannage de l'escadron hors rang du 12e régiment de chasseurs d'Afrique (2e Division Blindée du Général Leclerc). Le camion est un Diamond T 969 A.

Ci-dessus.
Le GMC CCKW 353 est le camion le plus produit de la Seconde Guerre mondiale. Il fut décliné en de multiples versions. Deux modèles de caisses atelier ont été produits, types ST5 et ST 6. Le second avait la particularité de pouvoir être réduit de 60 cm par démontage des vitres latérales, de divers panneaux et des portes arrière, diminuant ainsi le volume lors des transports par voie maritime.

Ci-dessus.
Restauré aux couleurs du 13e bataillon du Génie, ce GMC CCKW 353 A2 (A pour camion cargo sans treuil, 2 pour ponts « Banjo ») porte des feux supplémentaires pour signaler le transport d'explosifs. Non visible ici, le camion est équipé du système lot 7, habituellement destiné au dépannage léger.

« J'en bave » matricule 409377 est un Diamond T 981 M20, il appartenait à la section lourde dépannage récupération du Ger XV (2e DB).

Ci-contre.
Tracteur 4 x 2 10 tonnes standard de l'armée américaine, l'International H542-11 est connu comme M426 dans la nomenclature US.

Ci-dessus.
Les Half-Track fabriqués par International sont reconnaissables entre tous par les ailes avant et l'arrondi à l'arrière de la caisse. Celui-ci, surnommé Madrid, porte les marquages du RBFM (Régiment Blindé de Fusiliers Marins de la 2e DB).

Ci-dessus.
La version benne est appelée CCKW 353 H1 si le camion est équipé comme ici de ponts « Split » ou H2 s'il est avec des « Banjo ». La caisse est différente du modèle cargo, avec trois caissons latéraux au lieu de quatre.

Ci-contre.
La société Veraro a transformé des Dodge WC 51 en locotracteurs dans les années soixante. Un de ces véhicules tracte ici un wagon construit en 1919 pour le réseau PLM. Ayant subi au fil des ans quelques modifications mineures, il a fini sa vie d'active au dépôt de munitions de Chemilly-sur-Yonne. Il est actuellement en restauration au sein de l'association Ademas.

Les Dodge Veraro sont utilisés comme tracteurs ou pousseurs de wagon, d'où les importantes modifications, telles les tampons type ferroviaire montés à l'avant ou à l'arrière. Ce camion a été immatriculé en 1966. Un matériel similaire a été fourni par Belingard.

Ci-dessus.
L'armée française a acheté une dizaine de Kraz 255 auprès des réserves de l'ex-RDA pour transporter le système de déminage soviétique qui sera monté devant les chars AMX 30 en Arabie Saoudite lors de la guerre du Golfe en 1991. Livrés à Trèves (Allemagne), les divers véhicules sont tous tombés en panne avant Marseille où ils devaient embarquer pour l'Arabie ! Récupérés par divers établissements du matériel, ils ont été réformés. Celui porte encore son matricule militaire : 6893 0622.

Ci-contre.
Les versions Command-Car des Dodge sont très prisées des collectionneurs. Ici, un WC 56 restauré aux couleurs du deuxième bataillon du Régiment de Marche du Tchad (2e DB).

Ci-dessous.
Le Command-Car équipé d'un treuil prend la dénomination WC 57. Celui-ci appartient, comme plusieurs de ce reportage, à l'escadron historique 2e DB.

Ci-dessous à droite.
Les Dodge WC 58 étaient équipés d'un poste de radio. Il en fut construit 2344 exemplaires. Il s'est révélé peu pratique, les opérateurs ayant peu de place, coincés qu'ils étaient entre la console et la banquette arrière. Par ailleurs, ce matériel ne put être adapté aux nouveaux systèmes adoptés à partir de 1944.

Ci-contre.
Le matériel français exposé était cette grue Haulotte HA 12. Datant de 1979, celle-ci , malgré sa réforme, a gardé son matricule d'origine. Elle était en service dans les régiments du génie.

Ci-dessus.
Le White Scout Car M3A1 fut livré à 20 856 exemplaires. C'est un engin faiblement blindé, armé de deux mitrailleuses, une de 12,7 mm et une autre de 7,62. Un rail ceinture l'intérieur du véhicule, permettant l'utilisation des deux armes sur tout le pourtour. L'engin peut être bâché.

Ci-contre.
Le génie a utilisé une version équipée d'un compresseur à air fourni par la société Leroy. Il en existe deux modèles, le premier d'un débit de 3000l/mn, l'autre de 6 000l/mn. Celui-ci est du premier type, reconnaissable à sa cheminée courte.

Ci-contre.
Les Dodge WC 54 sont habituellement des ambulances. Cependant, quelques-unes ont servi dans les unités de transmissions. La toile dépliée sur le capot moteur contient un réactif à la présence de gaz de combat.

Voici le dépanneur lourd standard de l'US Army, qui le connaît sous la dénomination wrecker 10 ton M1A1. Il a été produit par deux firmes, Kenworth et Ward-la-France, avec des différences minimes.

Bastogne 2011

Avec l'ABC

Les 9, 10 et 11 décembre avait lieu le traditionnel rassemblement à Bastogne pour commémorer le 67e anniversaire de la Bataille des Ardennes. Les bulletins météo annonçaient de grands vents et de la pluie, mais ce ne sont que de petites gelées et des journées lumineuses sous un soleil radieux qui ont régné sur Bastogne pour le plus grand plaisir des participants.

Cette fois encore, les collectionneurs sont venus nombreux et même de très loin pour rallier l'organisation officielle de l'Amicale des Bastognards au Parc des expositions de Renval. Pour sa dixième édition, l'organisation est maintenant bien rodée et ce sont de Belgique, de France, des Pays-Bas, de Suisse, d'Allemagne et même d'Autriche que les collectionneurs ont investi le hall dès le vendredi matin. Un bel échantillon de véhicules était représenté, allant du petit Cushman au tracteur Diamond en passant par les Harley WLA, les Jeep, les Dodge, des beaux modèles de GMC pour souligner les 70 ans du CCKW, en version court, long, cargo, benne basculante, shelter et un superbe AFKWX et un DUKW fraîchement restauré, des Weasel, un scout-car, une AM8 et une AM20.

Ci-dessus.
Une belle restauration pour ce tracteur Diamond appartenant à Michel Jassogne.

Par Olivier FRAZEL et Patrick SARRAZIN

Un week-end bien chargé

Dès 10h le samedi matin, le convoi composé d'une quarantaine de véhicules se met en route pour un périple de 30 kilomètres qui emprunte les petites routes et les chemins empierrés typiques des Ardennes ,avant de rentrer pour le repas du midi. A 14 h, le convoi reprend à nouveau la route. Il est maintenant composé d'une soixantaine de véhicules. L'après-midi est consacrée à deux visites importantes. En effet, les collectionneurs marquent un premier arrêt au mémorial du Mardasson « Centre de Référence de la Bataille des Ardennes » où les participants seront particulièrement attentifs aux explications de l'organisateur et président de l'ABC Team qui connaît bien le sujet, et pour cause, c'est lui qui posé la première pierre du centre ! La deuxième halte se fera à quelques dizaines de mètres de la frontière belgo-luxembourgeoise pour la visite du nouveau musée, le « Bastogne Ardennes 44 Museum » (nouvelle caverne d'Ali Baba de la collection de Gilles Bouillon qui est aussi installé depuis de nombreuses années à La Roche en Ardennes). Une visite qui va devenir incontournable et qui vaut vraiment le détour ! C'est en effet incroyable de découvrir un tel patrimoine quasi inconnu 67 ans après la guerre, et que de l'original et du rare, avec une superbe mise en valeur des pièces présentées.

Après le retour et le repas, la traditionnelle remise des prix précédait une superbe soirée qui était organisée et

animée par Johnny qui fit une entrée plus que remarquée sur une WLA et qui se finit très tard dans la nuit.

Le dimanche matin, comme chaque année, est dédié à la traditionnelle bourse militaria qui se tient à l'intérieur du hall des expositions et dont la fréquentation ne cesse de croître. Après un apéritif servi par la ville de Bastogne et le copieux repas du midi, le week-end se terminera par le classique défilé officiel composé d'une centaine de véhicules dans le centre-ville de Bastogne, applaudi par un public nombreux. Cette année nous avons pu regretter, ainsi que le public, l'absence de blindés et les nouvelles consignes de la police interdisant l'incontournable distribution de bonbons. Sécurité oblige.

2011 aura ainsi marqué, pour la dixième année consécutive, le rassemblement de véhicules 39-45 organisé par l'ABC Team avec, pour l'occasion, un programme des plus complet tout le long du week-end avec, en plus des itinéraires, des soirées avec DJ, un groupe de musiciens, un concert Glenn Miller, et des repas et un accueil des plus chaleureux. Sans conteste, les participants ont vécu une grande édition au chaud, au sec et à l'abri des intempéries.

L'ABC Team tient à remercier tous les participants, et vous invite à garder un œil attentif à la prochaine belle affiche qui vous annoncera pour décembre prochain l'édition 2012. ■

Ci-dessus.
La M20 d'Harry van Rikel lors du défilé du dimanche après-midi.

Ci-contre.
En ouverture de défilé, Olivier Frazelle dans son GMC 353 benne.

Ci-dessus.
Le GMC 353 attelé d'une remorque 1 ton de Gérard Bohl.

Ci-dessous.
Le superbe GMC AFKWX de Marceau Cochez.

Ci-contre.
Un des autres GMC présent lors du défilé.

Ci-contre.
L'impressionnante Oldsmobile 1942 des frères Desomberg.

Ci-contre.
Très belle restauration pour cette automitrailleuse M 20 de David Dalet.

Ci-dessus.
Les Mercedes de Marc Verheyen

Ci-contre.
Belle présentation pour l'équipe de France 44 à bord de leur Jeep.

Ci-dessous.
Le convoi le samedi matin à la sortie de Bastogne.

Ci-contre.
Cette Jeep appartient à Guillaume Valery.

Ci-dessus.
Dans les rares véhicules blindés présents on ne pouvait pas ne pas remarquer ce sout-car.

Ci-dessus.
La colonne en direction du Luxembourg par les petites routes Ardennaises.

Ci-dessus à gauche.
Dominique Cordonnier réalisera tout le parcours du samedi après midi au guidon de son Cushman

Ci-contre.
Une partie du convoi en attente lors de la mise en place avant le défilé du dimanche.

Ci-dessous à gauche.
Une belle restauration pour ce Dodge WC 57.

Ci-dessous.
Le Dodge ambulance WC64-KD de Samuel Pierrard.

Ci-dessus.
Lors du défilé, les Weasel de Jean-Christophe Lejeune ABC et de Stephan Gerspach.

Ci-dessus à droite.
Ce GMC à cabine tôlée appartient à Claude Frazelle.

Ci-contre.
Un Dodge 54 aux couleurs du Signal Corps.

Ci-dessus.
Dans les GMC présents, ce 353 équipé de son ring mount pour .50 appartient à René Langhor.

Ci-dessous.
Mise en place des véhicules au parc des expositions pour le circuit du samedi après-midi.

Ci-contre.
Un des deux Dodge WC 57 command car présents.

Le Nuts Days du MRA

Bastogne 2011

Les cérémonies de la Bataille des Ardennes à Bastogne ont été, pour l'équipe du Musée Royal de l'Armée, l'occasion de présenter au public l'ouverture du nouveau site muséal : le « Centre d'Interprétation Seconde Guerre mondiale » au Quartier Sous-Lieutenant Heintz à Bastogne.

Pendant tout le week-end des Nuts Days, différentes démonstrations des engins ont été réalisées. On pouvait aussi apprécier des expositions sur le matériel américain et anglais en partie réalisées par l'équipe des Compagnons du Souvenir.

Ci-dessus.
Une des pièces maîtresses du Tank Museum, le Sherman « Combat Camel » qui fut l'un des premiers chars restauré par l'équipe du MRA.

Un site historique

Ce lieu abrite également l'ancien quartier général du Brigadier Général Anthony McAuliffe qui, à l'époque, était le commandant ad intérim de la 101st Airborne Division.

Cette caserne a été construite de 1934 à 1935 pour le tout nouveau 2e Régiment de Chasseurs Ardennais. De mai 1940 à septembre 1944, elle devient un camp d'entraînement pour les jeunes Allemands de la Hitler Jugend, qui y recevaient un complément d'instruction militaire avant de rejoindre des unités combattantes. On trouve encore sur certains murs des traces visibles de cette occupation. En lettres noires sur fond blanc, sont inscrits les mots « Werkstatt Abteilung » qui signifie « atelier de maintenance » pour les véhicules.

De septembre au 18 décembre 1944, la caserne est occupée par différents quartiers généraux dont celui du VIII US Corps du Général Troy Middleton.

Le 16 décembre 1944, les Allemands lancent leur dernière grande offensive majeure à l'Ouest. Bastogne qui constitue un important nœud routier doit, pour les Américains, être défendue coûte que coûte. Le 17 décembre 1944, la 101st Airborne reçoit la mission de se rendre à Bastogne. McAuliffe, arrive à Bastogne le 18 décembre 1944 et fait installer le 19 décembre son état-major dans la caserne que le VIII Corps US est en train de quitter pour se replier sur Neufchâteau. Le 21 décembre 1944, les Allemands encerclent complètement la ville et McAuliffe décide d'installer son état-major dans les caves qui offrent de meilleurs abris. Ce ne sera que le 26 décembre que l'encerclement du périmètre de Bastogne sera rompu par des éléments de la 4th US Armored Division.

Ce nouveau site a été officiellement inauguré le samedi 11 décembre 2010. A côté de la cave McAuliffe, le Musée royal de l'Armée expose un bel éventail de véhicules et de chars, ainsi que plusieurs armes lourdes :

Par Patrick SARRAZIN

mortiers, canons antiaériens, etc. Les visiteurs peuvent aussi y découvrir la reconstitution du repas de Noël du 25 décembre 1944.

L'antenne du Musée Royal de l'Armée comprend également un centre de restauration de véhicules de la Deuxième Guerre mondiale dont une partie est en ordre de marche et provient des dépôts de Vissenaken (Saint-Trond) et de Kapellen (Anvers). Le personnel de l'antenne du Musée royal de l'Armée en poste, la caserne Heintz collabore de manière très dynamique et efficace avec les bénévoles de la SRAMA (Société Royale des Amis du Musée de l'Armée) à la poursuite des travaux d'entretien et de remise en état du patrimoine véhicules et engins du Musée Royal de l'Armée.

Menée par le Brigadier Général Bills, Deputy Chief of Staff G-3, SHAPE, une délégation de l'armée américaine, avait également fait le déplacement. Signalons aussi la présence de trois descendants de deux généraux qui ont marqué la Bataille des Ardennes : les petits-enfants Helen et George Patton Jr, et le petit neveu du Général McAuliffe, Kenneth McAuliffe.

Le MRA a présenté un bel éventail de blindés et de chars, ainsi qu'une exposition de transmission et d'armement américain et des équipements médicaux. De grandes photos placées à l'extérieur dans le quartier montrent le quartier « Hier et Aujourd'hui ». Une bourse d'échange s'est également tenue ainsi qu'une exposition sur la première guerre du Golfe.

Le Travail du MRA « Base Bastogne »

Au Centre de Restauration, les véhicules peuvent être restaurés suivant trois grands axes :

– une restauration complète avec fonctionnement mécanique complet.

– une restauration partielle qui consiste à assurer le maintien dans l'état d'origine d'un véhicule qui a une histoire bien précise et pour lequel il faut préserver toutes les traces du passé : peinture, marquages, impacts de projectiles etc.

– une restauration partielle qui consiste à se concentrer sur l'aspect extérieur du véhicule (remise en peinture comme d'origine, travaux de remise en état de la partie extérieure) sans aucune restauration de la mécanique.

Les restaurations commencent par la recherche d'une documentation technique et historique approfondie, essentielle à l'établissement d'une fiche de remise en état. Cette fiche qui constitue la feuille de route doit reprendre un maximum d'informations détaillées, fouillées et précises. Les recherches qui sont en partie faites par des scientifiques du MRA vont permettre de définir le type de restauration particulier à chaque véhicule.

Ci-dessus.
Le Stuart « Fire Lady » équipé de son coupe-haies.

Pour la partie mécanique, une fois toutes les données techniques réunies, il est essentiel de définir le besoin en pièces de rechange qui sont parfois très difficiles à trouver. Certains spécialistes en mécanique se lancent alors à la recherche des trésors nécessaires

Quelques réalisations sont actuellement en cours au sein des ateliers, à savoir un char Cromwell équipé d'un moteur Rolls-Royce (le même que celui des avions Spitfire), et une petite Chenillette Renault UE. Le prochain engin dans le collimateur des mécaniciens est l'impressionnant char de 50 tonnes soviétique Joseph Staline 3 pratiquement complet, mais qui nécessite une bonne révision mécanique et un bon rafraîchissement de son aspect extérieur. ■

Remerciements au personnel du MRA et particulièrement à l'Adjt Herssens et à l'Adjt Giorgetti.

Adresse et renseignements : Bastogne Barracks - Quartier Slt Heintz - Rue de la roche 40 - 6600 Bastogne. Jours et heures d'ouverture : tous les jours sauf le lundi de 9 h. à 16 h.Entrée gratuite et visites guidées uniquement, départ des visites à 9 h, 10 h, 13 h et 14 h. Pour les groupes de + de 20 personnes, prendre rendez-vous : Réservations au 32 (0) 61.24.21.24. Informations : bb.mra@skynet.be , http://www.klm-mra.be, http://www.facebook.com

Ci-dessous.
Pour l'occasion le club des Compagnons du Souvenir présentait un 6 pdr attelé à une Jeep.

Ci-dessus à gauche.
Un M29 Weasel en évolution dans la cour.

Ci-contre.
Parmi le matériel allemand, on trouve ce StuG III F8 qui attend sa restauration dans le hall d'exposition.

Ci-dessus.
Une des seules automitrailleuses AEC Matador Mk II sur les quelques 600 exemplaires produites en état de marche dans le monde.

Ci-dessus.
Autre rare pièce encore dans sa peinture d'origine cette RenaultUE modifiée par les allemands pour la protection des aérodromes qui tracte ici un Flak 20 mm.

Ci-contre.
Une vue extérieure du bâtiment du « Vehicle Restauration Center ». Au premier plan un char M108 SP.

Ci-dessous à gauche.
Cette petite chenillette Renault UE française vient d'être entièrement refaite par l'équipe du musée. Il ne lui reste qu'à recevoir sa peinture définitive.

Ci-dessous.
Une vue de l'intérieur du local atelier « Vehicle Restauration Center » pour les restaurations et les maintenances. Au centre, le char britannique Cromwell Mk IV.

Ci-dessus.
Une belle remise en état pour ce Daimler Dingo scout car Mk II.

Ci-dessus à droite.
Dans la gamme des Sherman en état de fonctionnement du musée ici, le modèle Firefly.

Ci-contre.
Un des half-tracks de la collection, ici, un M16 pourvu d'une peinture camouflée.

Ci-dessous.
Autre pièce rare en état de marche, l'automitrailleuse Staghound.

Ci-dessous à droite.
Ce Chaffee en parfait état fait aussi partie de la collection.

En bas.
Léopard 1Be.

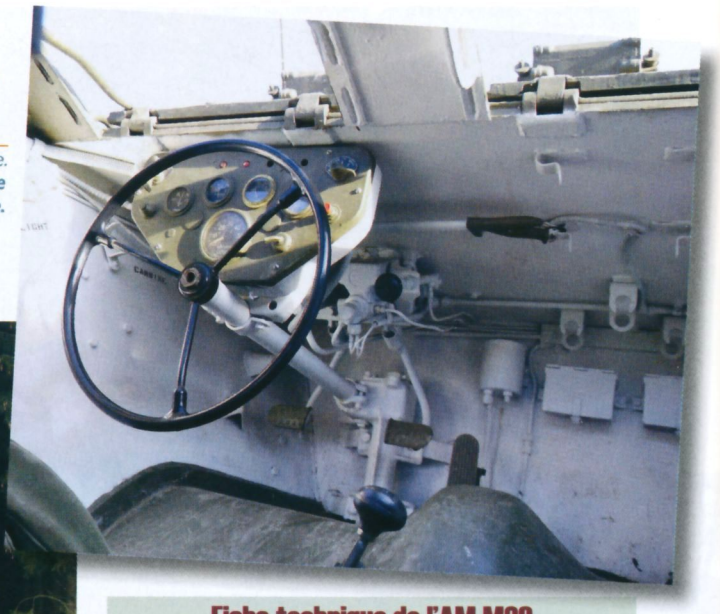
Auto mitrailleuse M20

Bastogne fut l'occasion de la première sortie pour l'automitrailleuse M20 de David Dalet.

Importée des USA, le véhicule a été récemment restauré par l'équipe d'Indian Cars Military. L'AMM20 porte les marquages d'un véhicule de reconnaissance attaché à l'état-major de la 29th Infantry Division. ■

Ci-dessus. ***L'automitrailleuse M20 écoutilles blindées fermées.***

Ci-contre. ***Vue du poste de conduite.***



Fiche technique de l'AM M20

Constructeur : Ford Motor Co.
Manuel Technique (TM) : TM 9-743 / Liste des pièces : SNL G-176
Equipage : 6
Armement : Browning Calibre 50 sur affut circulaire, 5 USM1, 1 bazooka
Poids : environ 6,5 tonnes
Electricité : 12 volts
Réservoir : environ 210 litres
Consommation : environ 26l/100km
Autonomie : 650 km -700 km
Vitesse maximum : 90 km/h
Moteur : Hercules JXD 6 cylindres en ligne
Au total, Ford en aura construit environ 4 000 exemplaires.

Autour de Recogne

Recogne est un village à quelques kilomètres de Bastogne. Les associations de reconstitution Duty First, Ardenne Memory Club, Historical Memory Reenactement Association organisent un week-end d'histoire vivante pour resituer et revivre les combats dans et autour de ce village lors de sa libération, le 9 janvier 1945 par les paras du 501st PIR de la 101st Airborne.

Les véhicules portent les marquages de cette unité ou celles de la 11th Armored Division. Les troupes allemandes sont aussi représentées avec uniquement des éléments de la Wehrmacht.

Par Pierre-François BOSELLI

Une bonne moitié du village est remis en conformité avec l'époque. Les anachronismes comme panneaux de signalisation, abris-bus, boîtes aux lettres etc. étant camouflés ou démontés le temps du week-end. Les habitants mettant à disposition caves, hangars et jardins, aux reconstitueurs pour monter leurs bivouacs, bureaux de commandement et hôpital de campagne. Dans les bois alentours sont creusés et mis en place des « fox-holes » dans lesquels les belligérants se camouflaient lors des combats. Durant les deux jours, scènes de vie ou grands mouvements d'ensemble sont reconstitués sous le regard du public. Les associations prévoient de renouveler cette expérience en 2012, avec mise en place d'un son et lumière et peut-être la présence de quelques blindés. ■

Ci-dessus. ***Weasel & GMC en action dans le village.***

Ci-dessous. ***L'hôpital de fortune dans l'église.*** *(© Duty First)*

La Jeep stationne devant l'église transformé en centre de tri d'urgence et hôpital de campagne. *(Crédit Duty First)*

Photo 1.
La M8 Greyhound de JEEPEST se fraye un chemin dans l'épaisse forêt des Ardennes.

Photo 2.
Un Weasel et la M8 partent en reconnaissance… *(© Duty First)*

Photo 3.
…Suivis de la colonne de G.Is

Photo 4.
Deux soldats cherchent à se repérer dans la forêt.

Photo 5.
Un SdkFz 251 et des fantassins allemands approchent du bois.

Photo 6.
Superbe Dodge Carryall WC53

Photo 7.
Un Dodge WC52 dans les sous-bois. Notez le crochet d'attelage sur le parechoc avant.

Photo 8.
Un side-car allemand avec l'officier qui va lancer l'attaque du bois.

Photo 9.
La Ford M20 et ses servants se mettent en position de défense.

Photos ci-dessous.
Attaque du bois et capture de l'AM20.

5

6

7

8

9

Bastogne 2011

Comme tous les ans, l'Indian Head sous la houlette de Guy Klinkenberg et Philippe Devroey a organisé sa manifestation pour la commémoration de la bataille des Ardennes. Celle-ci s'est tenue le week-end du 9 et 10 décembre.

Le thème a été dicté par la présence durant le week-end du petit-fils du Général Patton, monsieur George Patton Waters. L'opération s'intitulant Ivanohe : « On the tracks of General Patton » – Sur les traces du Général Patton.

Les participants se sont retrouvés dès le vendredi soir à Arlon au sud des Ardennes belges à proximité de la frontière luxembourgeoise. La région d'Arlon fut le point de rassemblement de la 3rd US Army commandée par le Général Patton en vue de la percée vers Bastogne.

Ci-dessus.
Le Half-Track de l'UNIVEM précède un Dodge WC56 visiblement affecté au transport d'un officier de haut rang de la 1st Army.

Par Pierre-François BOSELLI

Une ambulance Dodge WC54.

L'hébergement était assuré dans le couvent du Sacré Cœur de Clairefontaine. Plusieurs associations belges, françaises et hollandaises étaient représentées comme le C.A.M.A, l'UNIVEM, Koufra, Wings For Ever, etc. ainsi que des participants individuels.

A peine arrivé, un premier convoi fut organisé entre Clairefontaine et l'église d'Arlon ou la Musique de l'Arme Blindée Cavalerie Armée Française donnait un concert le soir même.

L'hommage à Patton

Samedi, le programme était assez chargé. Dans un froid glacial, Le convoi quitta le couvent à 9h30 du matin. La route était verglacée et quelques dérapages sans conséquences ont pimentés la matinée pour certains véhicules. Le convoi était sécurisé par la police belge et les MPs de Koufra présents à chaque carrefour. Trente à quarante véhicules composaient la colonne. Un bon échantillonage des véhicules alliés avec des Jeep, Dodge, GMC, Half-Track et Scout-Car. Un Ward LaFrance étant mobilisé en queue de convoi pour remplir sa fonction de dépanneuse si nécessaire. Une Cadillac était à la disposition du petit-fils du Général Patton.

Un premier arrêt eu lieu au monument Patton d'Arlon ou une cérémonie officielle avec le maire de la ville et les associations d'anciens combattants fut organisé. Monsieur Patton déposant une gerbe au pied du monument de son grand-père. Le convoi s'ébranlant ensuite pour parcourir la campagne belge le reste de la journée. Un arrêt à mi-journée avec une autre cérémonie et visite u musée consacrée à l'US Air Force eu lieu dans le village de Perlé. Pour clôturer la journée, l'Indian Head avait organisé une soirée de gala avec Jazz Band.

Dimanche, les participants se sont rendus au Luxembourg. Le matin, dans la cité d'Ettelbruck pour visiter le musée et participer à une nouvelle cérémonie au monument Patton. Puis dans la ville de Diekirch, pour une nouvelle visite de musée. ■

Ci-dessus.
Quelques véhicules civils étaient présents comme cette belle Traction Citroën FFI.

Ci-contre et ci-dessous.
Le GMC de Guy Klinkenberg ouvre la colonne.

Ci-dessous.
Une Kubelwagen ayant conservé son immatriculation dans l'armée allemande mais prise de guerre alliée au vu de l'étoile à l'avant et sur ses flancs. Une mention « PRESS » est apposée sur les ailes arrière.

Ci-dessous à droite.
La Cadillac mise à disposition du petit-fils du général Patton.

Ci-dessus à gauche.
Une section de Military Police indique la route à une Traction en livrée française.

Ci-dessus.
Le Cushman de ce collectionneur hollandais ouvre la route à quelques Jeep.

Ci-contre.
Un Diamond T969 Wrecker en charge du dépannage des véhicules. Il fut très peu mis en action durant le week-end.

Ci-dessous.
Vue d'ensemble des véhicules légers.

Ci-dessus et ci-contre.
Half-Track de la 2nd Armored sur les routes des Ardennes.

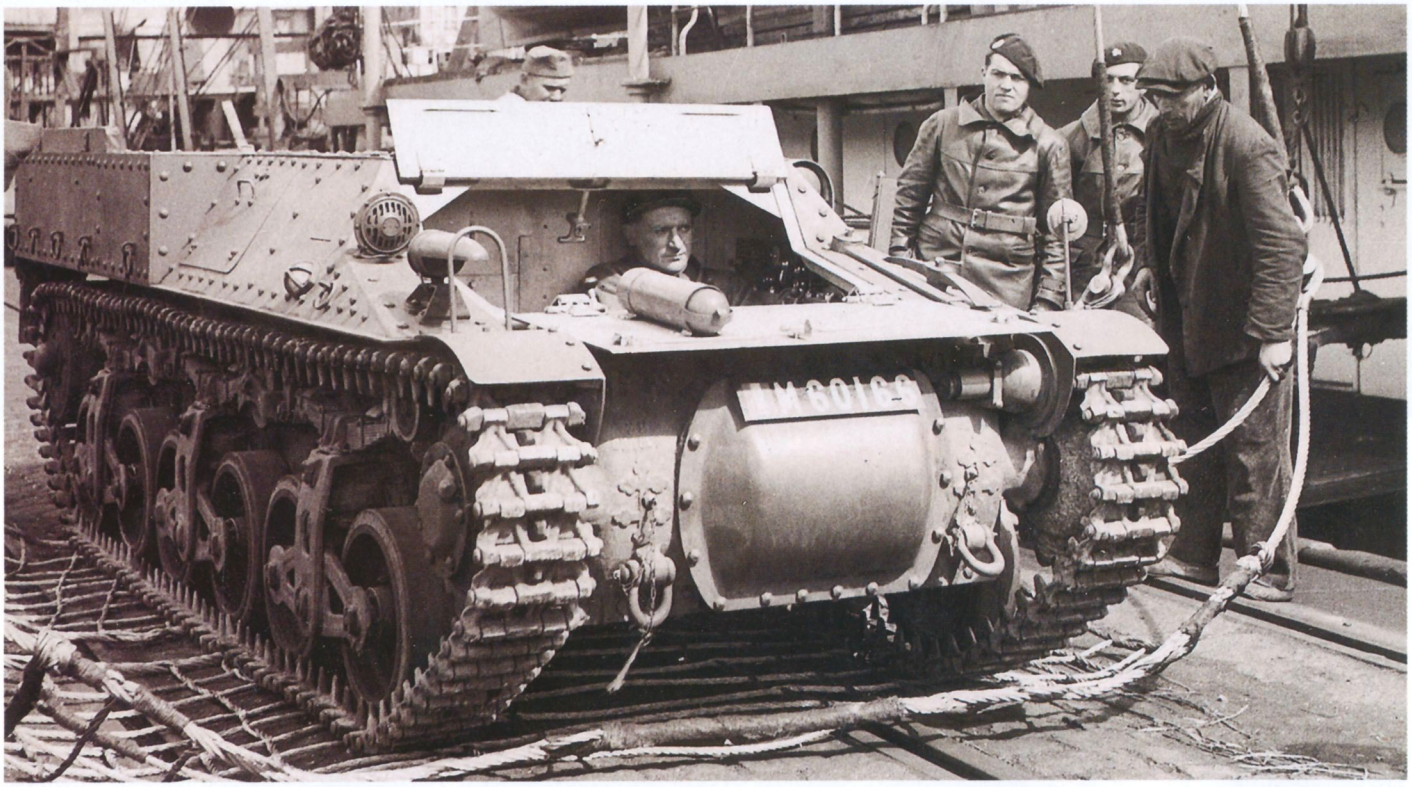
Ci-dessous.
Un autre GMC présent dans le convoi.

Ci-dessous.
Automitrailleuse M20, également de la 2nd Armored.

Ci-dessous à droite.
Un Half-Track ouvre la route au véhicule de commandement, suivi par un homme de liaison sur un Cushman.

Les chenillettes de ravit

En passant par les Lorraines...



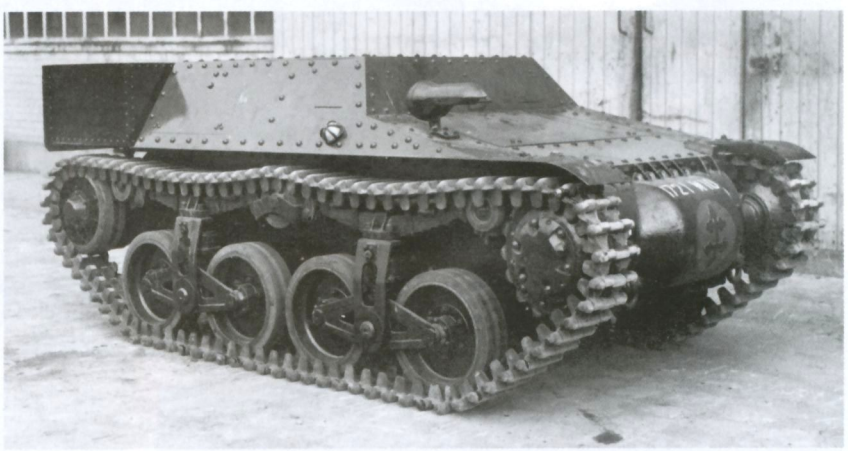
La société Lorraine de Dietrich, basée à Lunéville puis à Bagnières de Bigorre était spécialisée dans la construction de matériels ferroviaires et après la nationalisation des chemins de fer elle subit une crise sans précédent. Pour y faire face l'entreprise décide de s'orienter vers les marchés de véhicules de combat.

La situation internationale se dégradant, les perspectives financières de tels marchés sont donc évidents. En achetant la licence du châssis Tatra, elle produira les voitures de Dragons Portés Lorraine 28 et les voitures de liaisons Lorraine 72, mais elle se fera surtout connaître par ses chenillettes de ravitaillement.

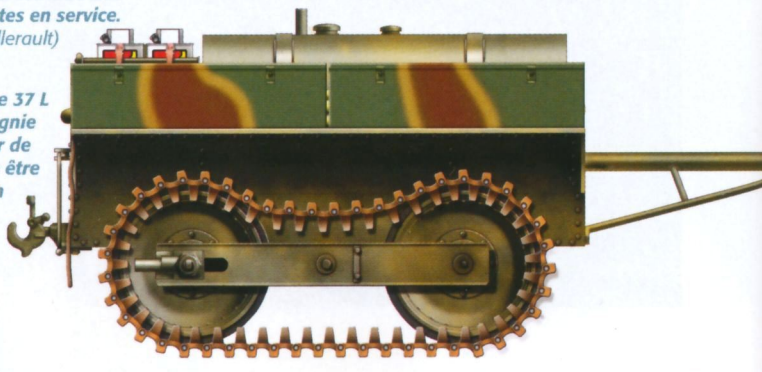
Ravitailler l'infanterie

C'est dès 1920, au tout début de la motorisation de l'armée française que l'idée d'un ravitailleur en munitions commence à faire son chemin. En 1929, une remorque à bras automotrice est testée sans succès par la commission de Vincennes. Mais les industriels français ne semblent pas enthousiastes à l'idée d'étudier un tel engin et en 1930, faute d'idées françaises, l'armée se résout à essayer des matériels étrangers. En 1930, une convention est donc passée avec la société AMG pour tester en France des chenillettes Carden-Loyd déjà utilisées par l'armée britannique. Elles seront comparées au tracteur semi chenillé Citroën Kégresse et à des camions de 3.5 tonnes. Le 24 juillet 1930, la commission de Vincennes rend son rapport dans lequel elle indique que les chenillettes Carden-Loyd représentent une solution inté-

Par Pascal DANJOU

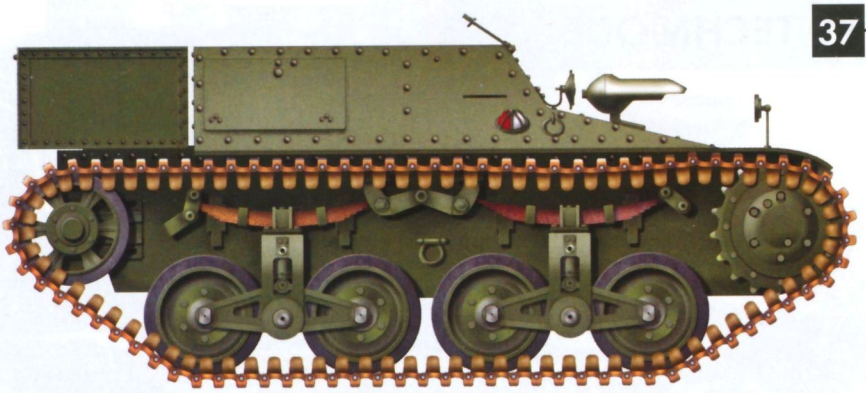


Ci-dessus.
La chenillette de ravitaillement d'infanterie proposée par Lorraine sera retenue et commandée à 100 exemplaires. Cette commande sera transformée en commande Lorraine 37 afin de ne pas multiplier les modèles de chenillettes en service.
(CAA Chatellerault)



En titre.
1940, une Lorraine 37 L de la 342e Compagnie autonome de char de combat (CACC) va être embarquée sur un navire lors de la préparation de l'expédition pour la Norvège.
(Photo ECPAD)

aillement



La chenillette de ravitaillement d'infanterie proposée par Lorraine ne sera finalement pas construite avant la campagne de France, mais elle ressurgira sous la forme de tracteur forestier sous l'occupation, puis comme tracteur blindé à la libération.

Illustration Eric Schwartz
© H&C 2012

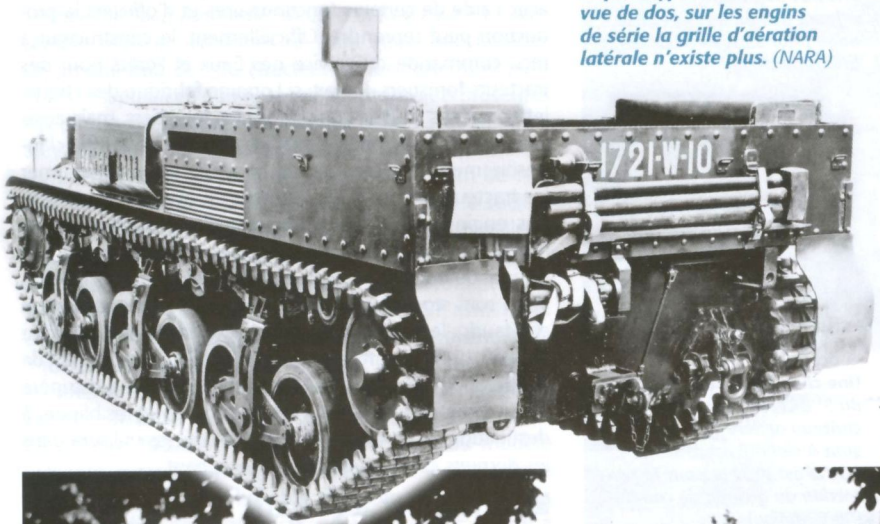
ressante pour le ravitaillement et pour porter les engins d'accompagnement d'infanterie. Mais elle indique aussi que, techniquement, les constructeurs français devraient être tout aussi capables de produire un engin similaire et que le recours au matériel anglais ne devra se faire qu'en cas de « défaut » des industriels nationaux. C'est dans cette optique qu'un programme sur les tracteurs de ravitaillements d'infanterie est établi le 7 octobre 1930. La lettre N est attribuée à ce programme.

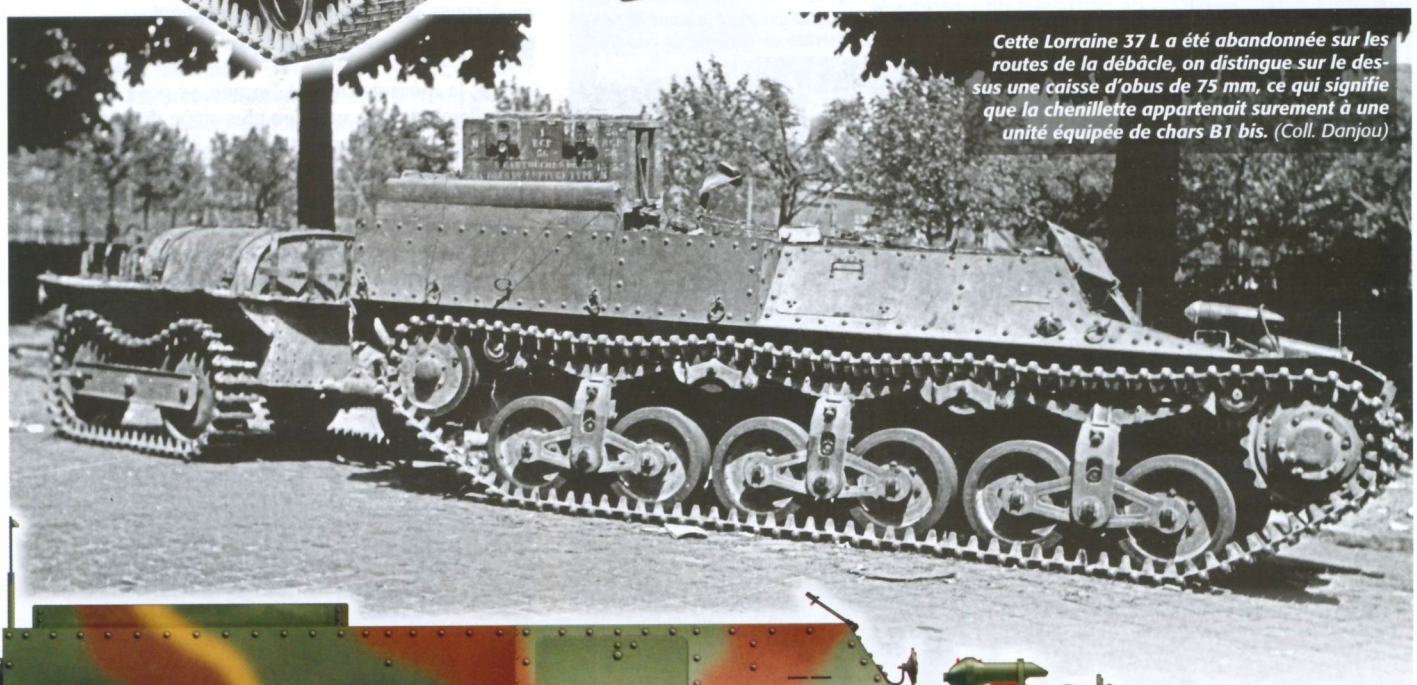
En décembre 1930, Citroën, Latil et Renault reçoivent commande de prototypes pour le tracteur, sa remorque et la remorque porte tracteur. Le véhicule Latil est un dérivé de la chenillette d'infanterie Carden-Loyd, mais après des essais en corps de troupe en 1930 il ne sera pas retenu. Le véhicule semi-chenillé présenté par Citroën Kégresse n'aura pas plus de succès mais son châssis connaitra une seconde carrière sous la forme de l'automitrailleuse P28. C'est donc Renault qui va remporter le marché en 1931 avec sa chenillette UE.

A partir de 1935 l'armée entame le renouvellement de son matériel. En ce qui concerne les chenillettes de ravitaillement d'infanterie, Renault représente alors à lui seul l'ensemble des véhicules de ce type et il est décidé soit de l'améliorer, soit de la remplacer. Plusieurs constructeurs vont présenter des prototypes, Renault, Lorraine, Hotchkiss, Fouga et Berliet sont sur les rangs. La chenillette Fouga sera présentée trop tardivement pour être retenue et la chenillette Hotchkiss sera « recalée » en raison de trop nombreux incidents techniques. La chenillette Berliet bien que jugée intéressante ne sera pas retenue non plus. En fait, Renault qui disposait déjà des infrastructures nécessaires remporte le marché avec sa chenillette UE 2.

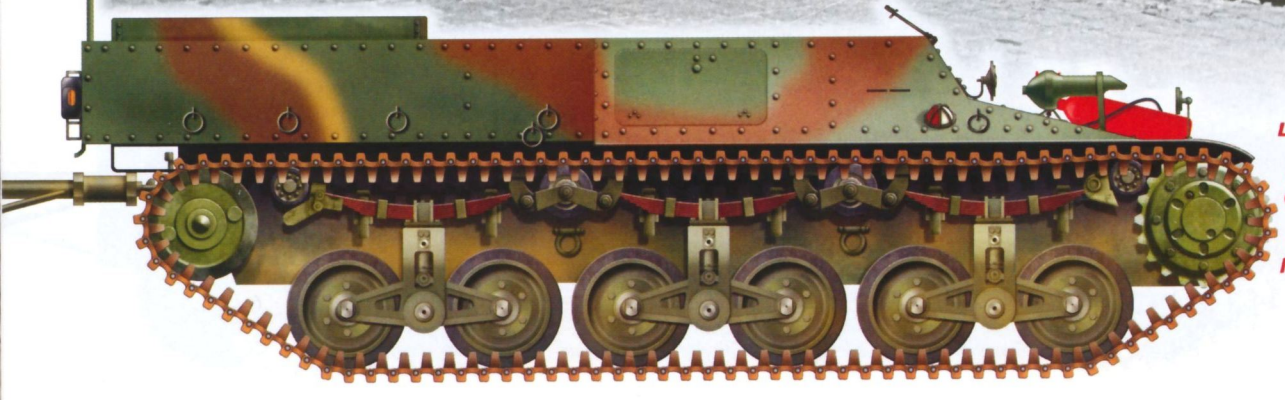
Mais attardons-nous sur le prototype présenté par Lorraine qui nous intéresse plus particulièrement dans le cadre de cet article. La chenillette est présentée à la commission de Vincennes le 23 avril 1937. Le tracteur et sa remorque sont munis de chenilles métalliques. Mais dès les premières études, il est constaté que le prototype présente quelques divergences par rapport au programme. Avec 4 tonnes au lieu des 2.6 tonnes demandées, son poids est plus élevé. Ses dimensions et son rayon de virage sont supérieurs à ce qui est attendu, de plus le ventilateur est bruyant. Cependant lors des essais qui se déroulent du 28 avril au 10 juin 1937, les performances imposées sur route et en terrain varié sont

Ci-dessous.
Le prototype de la lorraine 37 vue de dos, sur les engins de série la grille d'aération latérale n'existe plus. *(NARA)*





Cette Lorraine 37 L a été abandonnée sur les routes de la débâcle, on distingue sur le dessus une caisse d'obus de 75 mm, ce qui signifie que la chenillette appartenait surement à une unité équipée de chars B1 bis. *(Coll. Danjou)*



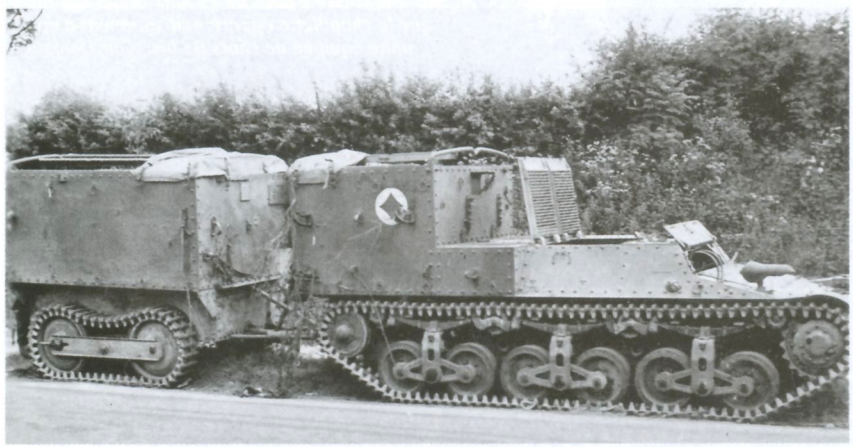
La Lorraine 37 L sera un très bon TRC (Tracteur de Ravitaillement pour Chars), fiable, rapide et maniable il rendra de grands services lors de la campagne de France.

Illustration Eric Schwartz
© H&C 2012

atteintes. Malgré la question du poids et des dimensions, la commission estime le 8 juillet 1937 que le prototype peut être réceptionné. Les essais peuvent donc se poursuivre dans des conditions diverses. La chenillette est testée sur plus de 2000 km avec ou sans sa remorque, en tractant un canon antichar de 25 mm, etc. Comparée à la chenillette Renault UE de 1931, la chenillette Lorraine est jugée supérieure en ce qui concerne le train de roulement, l'habitabilité et l'autonomie pour des performances égales. La commission estime, le 9 septembre 1937, que ce prototype représente un net progrès et que sa construction en série peut être envisagée sous réserve de légères modifications. L'engin et sa remorque sont conduits à Mourmelon pour être mis à la disposition de la Commission de l'Infanterie. Mais entre-temps Renault a remporté le marché et la chenillette Lorraine ne sera pas fabriquée en série. La commande de 100 exemplaires qui avait été passée fin 1939 sera transformée pour 100 TRC 37 L en commande de guerre, principalement pour ne pas multiplier le nombre de modèles en service. Ce n'est pour autant pas la fin de ce châssis dit « court » à cause de ses deux chariots, et par comparaison au TRC Lorraine 37 L qui en comporte trois.

Ci-dessus.
Le prototype de la lorraine 38 n'est en fait qu'une Lorraine 37 bricolée sur laquelle on a rajouté des plaques de blindage pour simuler le château arrière. *(NARA)*

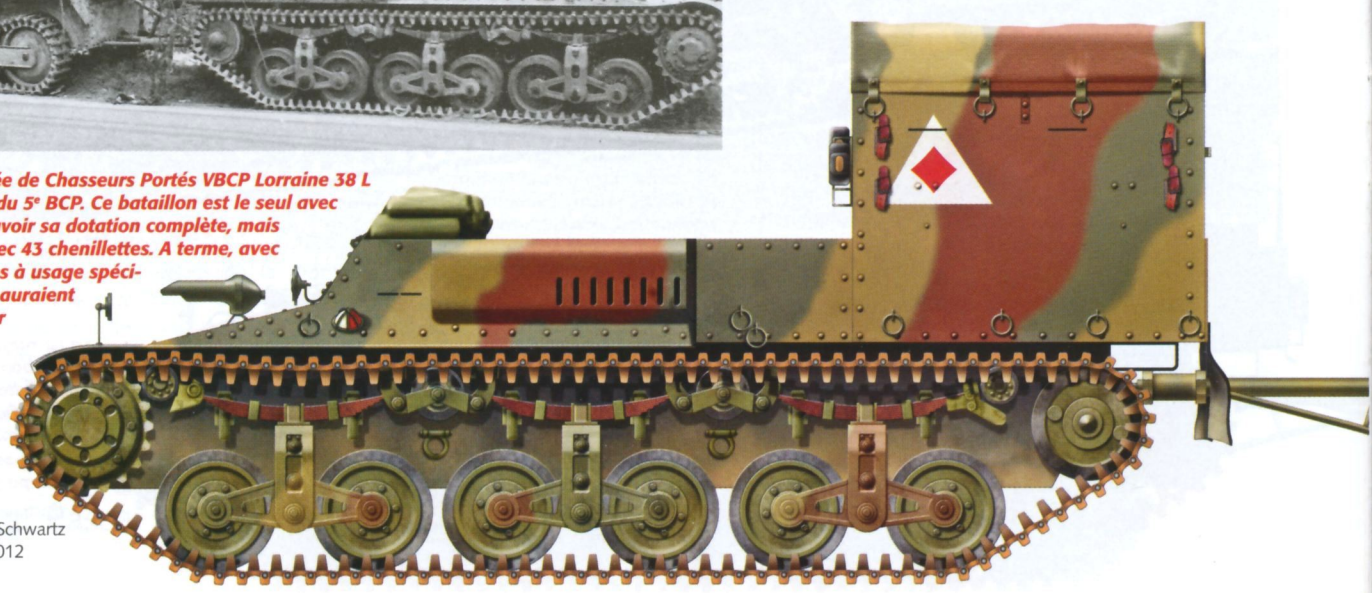
Ci-dessous.
Une chenillette Lorraine 38 L du 5e BCP, on remarque que le château arrière et la remorque sont à ciel ouvert seule une bâche est prévue pour la protection du groupe de combat. *(Coll. Danjou)*



La société Lorraine était implantée avant-guerre à Lunéville, mais en 1939 par ordre du ministère de la guerre, les fabrications militaires sont transférées dans l'usine de Bagnères de Bigorre détenue par le groupe et jugée moins exposée en cas de conflit. Si le déménagement est effectué à la fin de 1939, aucune chenillette ne sortira des chaînes de montage avant l'armistice. Très rapidement avec l'aide de certains fonctionnaires et d'officiers la production peut reprendre. Officiellement, le constructeur a reçu commande du service des Eaux et Forêts pour des tracteurs forestiers. En fait, si Lorraine fabrique des chenillettes sur ses châssis courts pour les forestiers, mais aussi avec des châssis longs, il fabrique en même temps clandestinement des plaques de blindage pour transformer les tracteurs en engins de combat en très peu de temps. Ces engins sont armés d'une mitrailleuse Reibel de 7.5 mm et ont un crochet de remorquage à l'arrière qui leur permet de tracter un canon antichar. Les éléments de blindage sont stockés au fur et à mesure de leur fabrication et il faudra les cacher au moment de l'invasion de la zone libre en 1942, jusque chez des particuliers. Au moment de la libération, dès l'été 1944 en fait, l'entreprise récupère les tracteurs forestiers pour les transformer et les blinder à destination de la résistance française qui les utilisera dans les derniers combats de contre l'occupant.

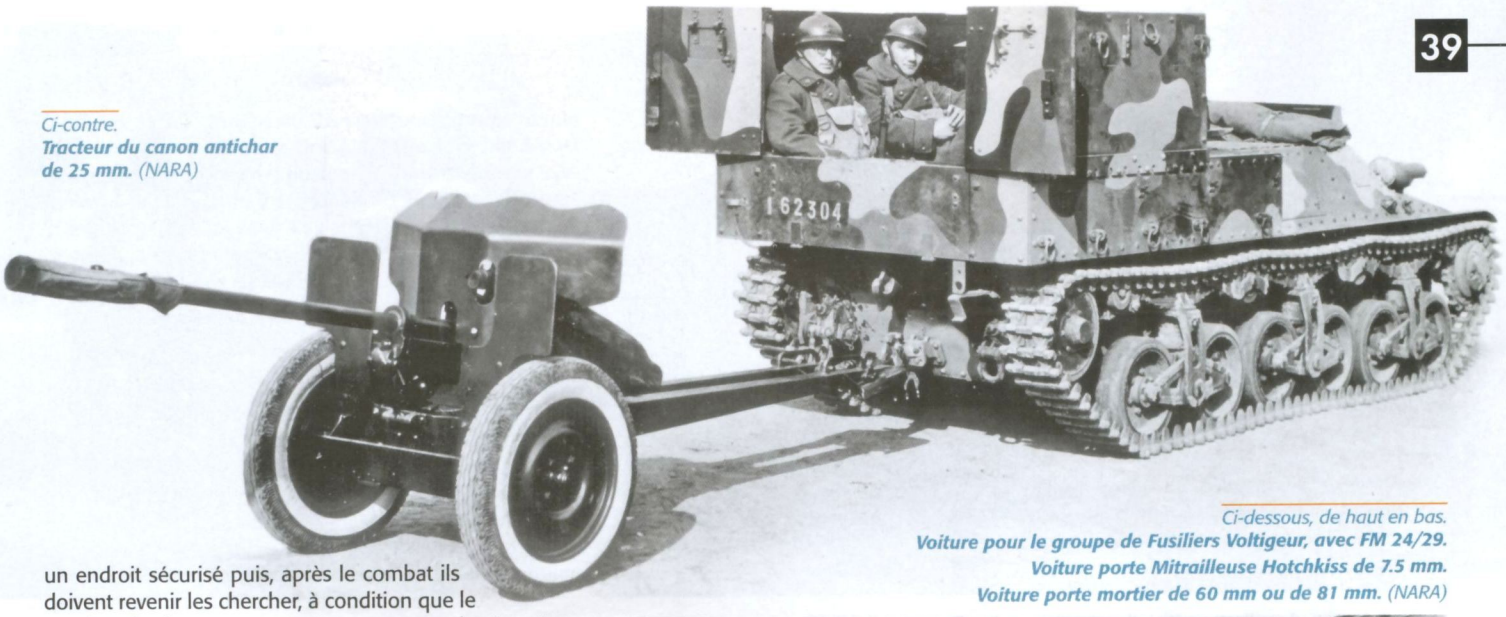
Ravitailler les chars

Avec la mécanisation de l'armée, se pose celui de son ravitaillement et de manière plus aigüe du ravitaillement des chars. Les camions citernes de l'époque ne peuvent s'affranchir des routes et il serait de toute manière bien trop dangereux de laisser s'approcher les chars de camions citerne, sans compter que de la route au champ de bataille il peut y avoir une très grande distance à parcourir. Il y a bien les remorques spéciales étudiées pour le char FT ou les B1 qui permettent l'emport d'une journée de carburant, mais le procédé n'est pas assez souple, il faut que les chars laissent d'abord leurs remorques dans



Voiture Blindée de Chasseurs Portés VBCP Lorraine 38 L aux couleurs du 5e BCP. Ce bataillon est le seul avec le 17e BCP à avoir sa dotation complète, mais provisoire, avec 43 chenillettes. A terme, avec les chenillettes à usage spécifique les BCP auraient dû en compter 61 chacun

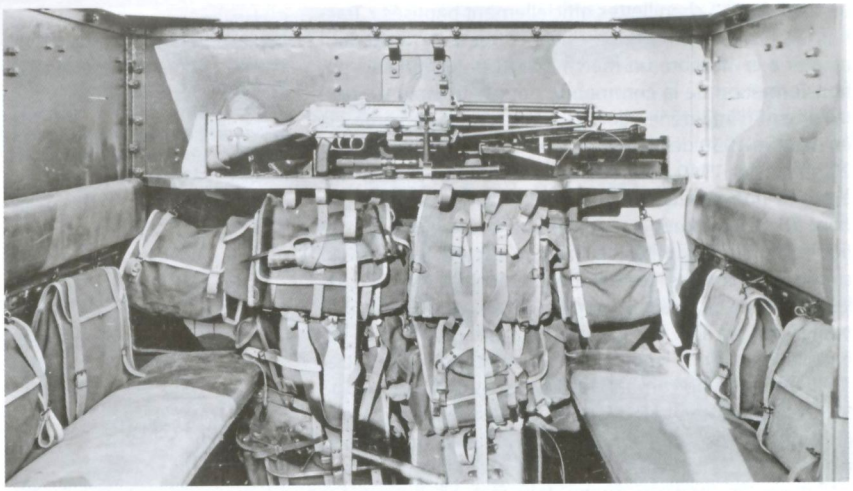
Illustration Eric Schwartz
© H&C 2012

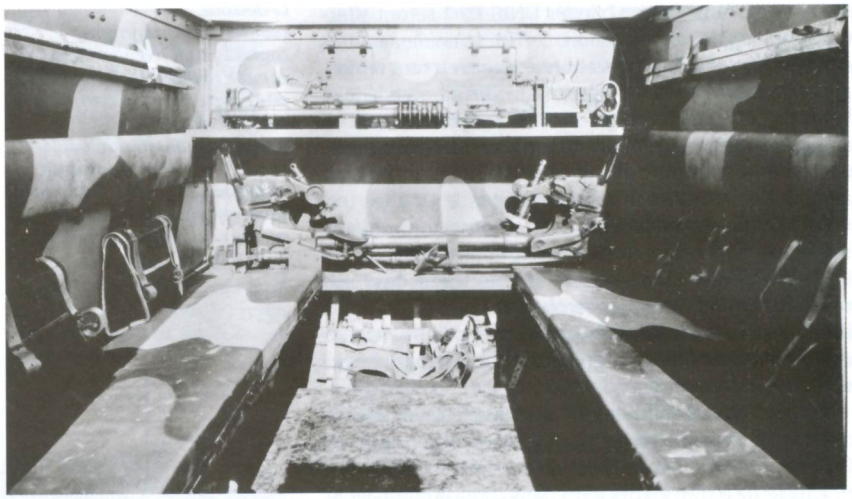


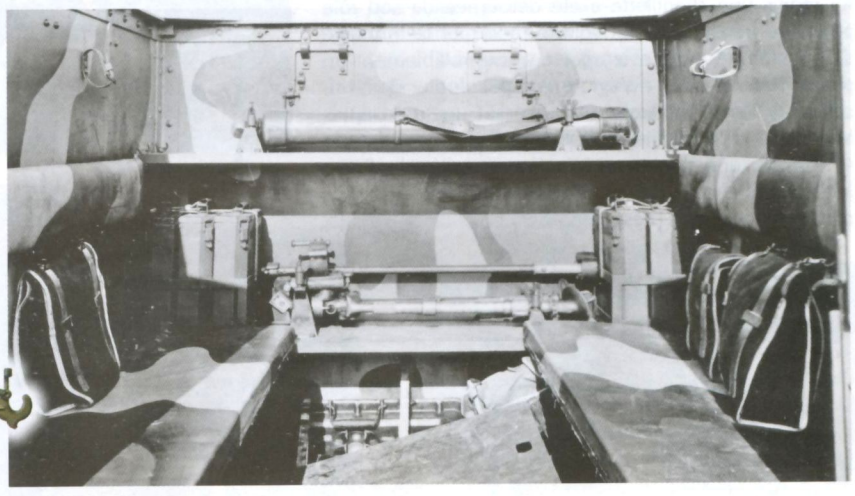
Ci-contre.
Tracteur du canon antichar de 25 mm. *(NARA)*

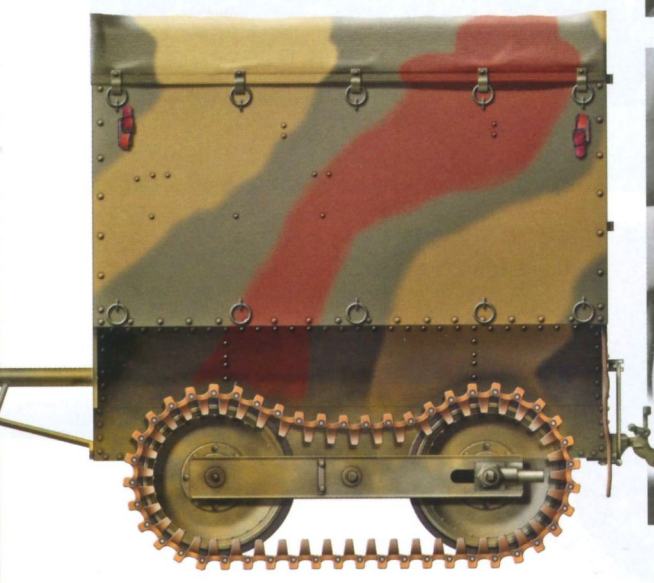
un endroit sécurisé puis, après le combat ils doivent revenir les chercher, à condition que le nombre de chars encore en état permette de récupérer l'ensemble des remorques. Il faut donc un véhicule spécialement dédié à ce rôle, et capable de suivre les chars au plus près pour qu'ils puissent se ravitailler le plus rapidement possible et repartir au feu. Dans un premier temps, l'armée fait l'acquisition de 50 Citroën Kégresse P17 avec citerne, mais les véhicules ne sont guère satisfaisants. Un programme de TRC (Tracteur de Ravitaillement pour Chars) est établi en 1934. Des différents projets présentés à l'époque, seul celui de Renault est retenu avec son tracteur ACD 1, un dérivé de la chenillette UE, et débouchera sur la commande de 300 tracteurs sous le nom de TRC Modèle 36 R. Cependant, ceci n'empêche pas la société Lorraine d'étudier un modèle rallongé de la chenillette d'infanterie qu'elle présentait au même moment. La chenillette va concourir au programme de Tracteurs de Ravitaillement des Chars futurs promulgué le 17 avril 1936. Elle est réceptionnée par la commission de Vincennes le 9 juillet 1937. La commission a pour consigne d'évaluer le matériel en fonction des spécifications du programme. Le tracteur et sa remorque sont testés du 9 juillet au 29 octobre 1937. Le tracteur est semblable au modèle présenté comme tracteur de ravitaillement d'infanterie mais son châssis est plus long et il comporte 3 chariots de deux galets de chaque côté, il est lui aussi, blindé à 6 mm pour les parois horizontales et à 9 mm pour les parois verticales. Si les performances du tracteur sont correctes lorsque la remorque en charge est attelée, elles sont nettement insuffisantes et Lorraine doit reprendre son véhicule pour changer le couple moteur et donc augmenter les performances. Cette fois ci, la commission de Vincennes est pleinement satisfaite des qualités du matériel et estime qu'on peut commencer la construction en série. Les trois premiers marchés sont passés en 1938, pour respectivement 78, 100 et 100 matériels, puis suivis de deux autres portant sur 100 et 54 exemplaires soit

Ci-dessous, de haut en bas.
Voiture pour le groupe de Fusiliers Voltigeur, avec FM 24/29.
Voiture porte Mitrailleuse Hotchkiss de 7.5 mm.
Voiture porte mortier de 60 mm ou de 81 mm. *(NARA)*









un total de 432 chenillettes officiellement baptisés « Tracteur de Ravitaillement pour Chars Lorraine 37 L ». Il faut ajouter à ce nombre un marché de 100 exemplaires par transformation de la commande pour le tracteur de ravitaillement d'infanterie. Alors que la cadence de sortie est en octobre 1939 de 12 engins par mois, elle doit passer à 20 en janvier 1940 pour atteindre 65 en juin. Il est prévu à terme une production mensuelle de 70 exemplaires, dont 20 à 30 assurés par Fouga afin d'atteindre la dotation complète des unités de chars modernes, infanterie et cavalerie confondus. Les dotations prévoient 18 TRC dans les bataillons de chars B (porté à 27 en avril 1940 sur le papier, soit un TRC par section de chars B), 12 dans les bataillons de chars légers (Hotchkiss, Renault et FCM) et 3 par escadron de combat des DLM (8 escadrons Somua S35 ou Hotchkiss par DLM), bien souvent elles ne seront que partiellement réalisées et les TRC36 Renault côtoieront les TRC 37 Lorraine au sein des mêmes unités. Pour compléter les dotations et pour faire face à l'urgence des tracteurs d'infanterie non blindés UNIC TU 1 seront affectés à certain BCC en formation. Le TRC Lorraine sera très apprécié de ses utilisateurs : bonne tenue en tout terrain, protection correcte. La pompe Vulcano lui permet de faire le plein d'un char B à vide en 40 à 60 minutes (6 TRC emportent avec eux l'équivalent d'un jour de consommation pour une compagnie soit 6 x 565 litres). D'après un rapport du colonel Pérré commandant la 2e DCR les Lorraine 37 L ont donné entière satisfaction et le problème de rayon d'action des chars pouvait être résolu « par ce tour de force qu'est le ravitaillement sous le feu. Ce n'était pas le cas lors des premiers combats du 16 au 20 mai (où les unités étaient privées de presque tous leurs moyens de ravitaillement) d'où les grosses pertes en matériel qui se produisirent alors ».

Au plan des modifications, on connait l'exemple de chenillettes armées avec des mitrailleuses jumelées en DCA au 15e BCC, probablement avec des mitrailleuses Hotchkiss de 8 mm en dotation dans chaque compagnie. Au moins une chenillette a été détournée de son rôle pour être transformée en voiture radio par le montage d'une antenne radio et emporte vraisemblablement un poste ER26 ou ER27, il s'agit à n'en pas douter d'un bricolage de terrain et vraisemblablement unique. Depuis Mars 1940 la possibilité de monter un canon antichar de 47 mm sur une chenillette Lorraine est à l'étude. Prévu initialement sur les châssis du futur VBCP 39. Les plans qui sont alors établis présentent le canon tirant en retraite, comme pour le Laffly W15 TCC car cette configuration est la meilleure pour les tirs en embuscade. Dans les derniers jours de la campagne de France, un prototype sera monté hâtivement avec un canon de 47 mm tirant en chasse sur un châssis de TRC lorraine 37 L. Ce montage longtemps attribué aux allemands à cause de ses plaques WH semble bel et bien être de conception française.

Ci-dessus.
Cette Lorraine 37 L radio est vraisemblablement le fruit d'un bricolage. Le montage est bel et bien français et dénote bien la pénurie de moyens de transmissions de l'armée française d'alors. *(Coll. Danjou)*

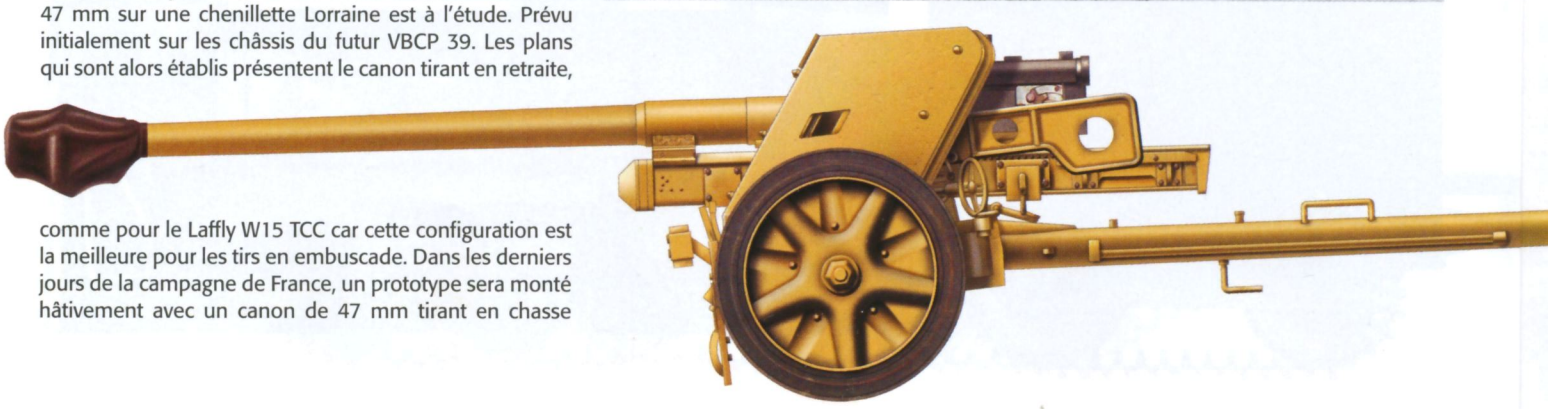
Ci-dessous.
Les chenillettes Lorraine capturés sont d'abord utilisées comme ravitailleur en munitions ou comme tracteur d'artillerie antichar, comme ici avec un 7.5 cm PaK 40 vraisemblablement en Russie et au plus tôt au second semestre 1943. Les seuls rajouts allemands sont les arceaux de soutien de bâche. *(Coll. Danjou)*

En service dans la Wehrmacht

Après l'armistice, les Allemands récupèrent 360 chenillettes Lorraine qu'ils entreposent à Mably dans la Loire. Certaines chenillettes, une quarantaine environ, seront utilisées comme transport de munitions ou comme tracteurs de canon antichar PaK 40 de 7.5 cm sans autre modification, l'équipe de pièces étant transporté à l'arrière de la caisse qui comportait des banquettes. Mais l'armée allemande a besoin d'engins de combat et les autres seront modifiées par le Baukommando Becker. Commandé par le major Alfred Becker cette équipe de techniciens avait pour spécialité de recycler le châssis de matériels capturés, on estime qu'elle a transformé plus de 1800 engins de toutes nationalités et, bien évidemment, la Lorraine 37 ne fera pas exception et elle sera déclinée en plusieurs versions. La silhouette de la chenillette se prête admirablement aux transformations, son châssis est robuste et sa vitesse de pointe correspond aux besoins de l'armée allemande.

● **7.5 cm Pak 40/1 auf Panzerjäger Lr. S. (Sd. Kfz. 135)**

Dès la fin de l'année 1940 il est décidé que le châssis Lorraine sera utilisé pour construire des automoteurs antichars et d'artillerie. Le 25 mai 1942 il est décidé que sur les châssis Lorraine alors disponibles, certains seront convertis en chasseur de char par le montage d'un canon



antichar de 7.5 cm PaK 40. La transformation est d'une simplicité déconcertante. Une superstructure blindée et ouverte à l'avant est rapportée sur la caisse de la Lorraine et un canon de 7.5 cm PaK 40 y est installé après démontage des roues et de l'affût, le bouclier du canon fermant la casemate. Son équipage est de 5 hommes et il emporte 20 obus explosifs, 15 perforants et 5 à âme en tungstène et est blindé à 12 mm à l'avant et 9 mm sur les côtés, l'équipage n'étant ainsi protégé que des tirs des armes individuelles. Le nombre de chasseurs de chars produits est, selon les sources, situé entre 160 et 184 SdKfz 135 Marder I, tous livrés entre juillet et Août 1942. Dès l'automne 1942 ils sont engagés en Russie avant d'être envoyés en France, 131 d'entre eux étaient encore en service au début de 1944 et quelques exemplaires combattront encore en Allemagne en mars 1945. Armé d'un canon dont l'efficacité n'est plus à prouver sur un châssis de bonne qualité, les Marder sur châssis Lorraine prélevèrent un lourd tribut sur les chars alliés.

● **10.5 cm cm-IFH 18/4 auf Geschützwagen Lr.S. (f)**

L'installation d'un canon de 10.5 cm sur un châssis léger ne se fit pas sans mal tant le poids du canon impactait le châssis, surtout avec le recul imposant de la pièce au moment du tir. Avec un équipage de 5 hommes il emportait seulement 20 obus de 10.5 cm. La société Alkett en produisit 24 exemplaires

● **15-cm-sFH 13/1 (Sf) auf Geschützwagen Lr.S. (f)**

Produits sur une demande spéciale de Hitler en Mai 1942 et destinés à l'Afrikakorps ces obusiers de 15 cm seront construits à trente exemplaires par la société Alkett et expédié en Août 1942 en Afrique du Nord. Une seconde version construite par Becker à 72 exemplaires (64 selon d'autres sources) ira équiper la Schnellen Brigade West, une unité composée de matériels français et casernée en France. Cette seconde version a une bêche de recul plus solide, et l'engin emporte désormais des galets de rechange fixés sur l'avant de la chambre de combat. A cause de la taille imposante de son canon il ne peut emporter que 8 obus pesant 42 kg chacun et dont la portée est de 8600 mètres. Avec un blindage frontal de 14 mm et de 9 mm sur les côtés, l'obusier est faiblement protégé, mais il n'a pas vocation à opérer en première ligne. Il pèse 8.5 tonnes, mais sa vitesse maximale de 35 km/h reste suffisante pour l'usage que les Allemands en feront.

● **Großer Funk- und Beobachtungspanzer auf Lorraine-Schlepper (f)**

Pour accompagner les batteries de 10.5cm et de 15 cm, une dizaine de Lorraine 37 furent transformée en véhicule radio et de commandement, l'engin était recouvert d'une superstructure blindée en forme de carapace.

Au moins un exemplaire sera bricolé avec un canon russe de 122 mm. Cette Lorraine 37 peu commune était embarquée sur un train blindé qui a été capturé par la résistance française en Bourgogne en septembre 1944.

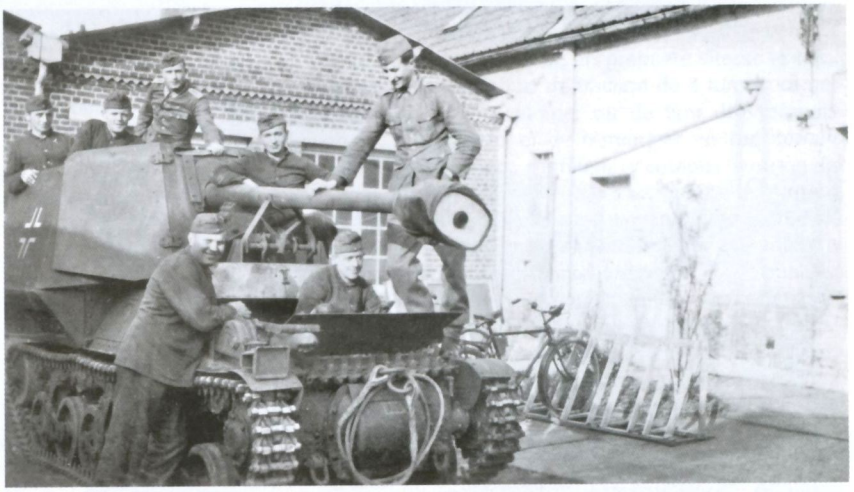
Au moment de la libération, la société Lorraine fabriquera une petite série, une trentaine environ selon certaines sources, de chenillettes blindées avec une mitrailleuse sous casemate, elles seront distribuées aux unités FFI, comme le corps franc Pommies par exemple.

Transporter les hommes

Tout comme la mécanisation de l'armée avait générée le besoin de tracteurs de ravitaillement, la création des divisions cuirassées va poser le problème du transport de l'infanterie au plus près des chars pendant les combats. Il est nécessaire de posséder des véhicules blindés capable de transporter un groupe de combat et de se mouvoir en tout terrain. La société Lorraine va proposer une version dérivée de son tracteur de ravitaillement pour chars. L'engin est donc sur le même châssis et comporte un château à l'arrière pour le transport des hommes, la remorque est elle aussi modifiée avec un habitacle blindé, l'ensemble permettant le transport d'un groupe de combat de chasseurs portés. La capacité d'emport du VBCP 38 L est de 12 hommes : un conducteur et un chef de groupe à l'avant, 4 chasseurs dans le château arrière et 6 autres dans la remorque. Le modèle définitif est présenté à la commission de Vincennes le 21 Avril 1939. Ce VBCP (Voiture Blindé de Chasseur Portés) est décliné en 5 versions afin de remplir aux 5 emplois tactiques usuels des chasseur portés :

- Une voiture pour le groupe de fusiliers voltigeurs
- Une voiture porte mitrailleuse
- Une voiture porte mortier de 81 mm
- Une voiture porte mortier de 60 mm
- Une voiture tractant un canon antichar de 25 mm

Le prototype est accepté immédiatement sans être essayé car le châssis est déjà connu. En 1938, deux mar-

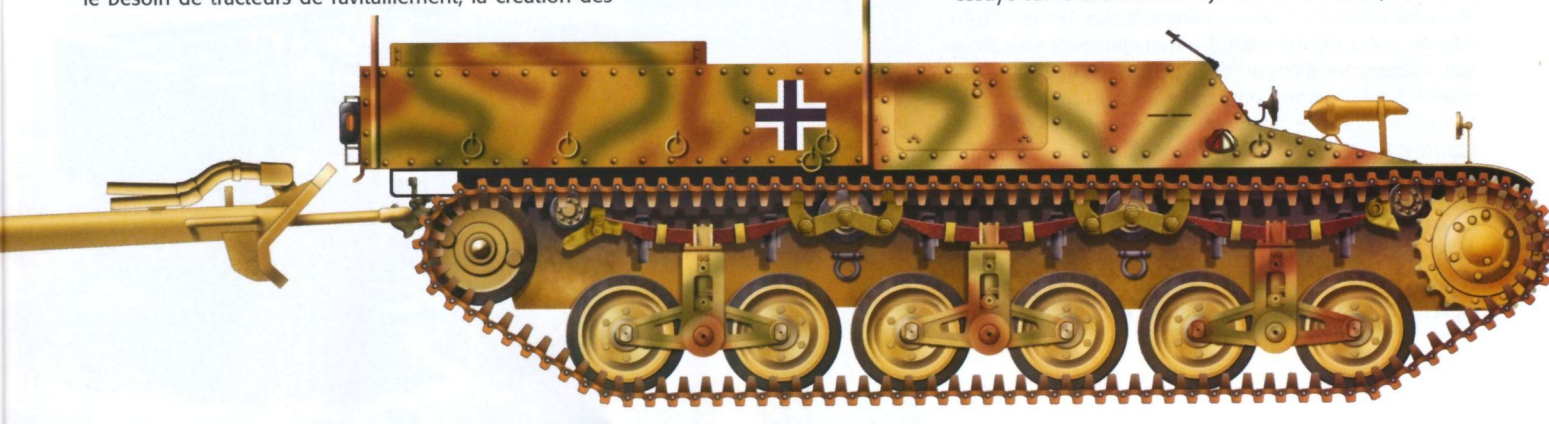


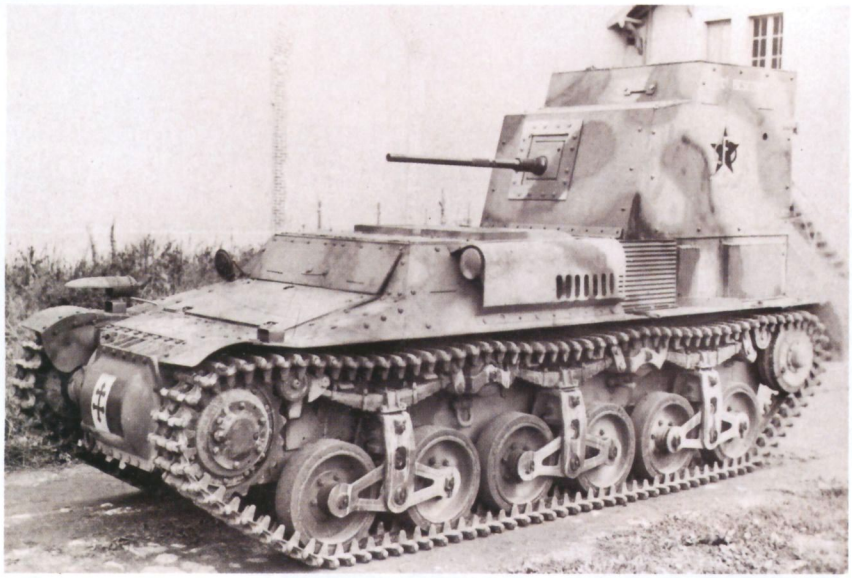
En haut.
Une batterie de Sdkfz 135/1 dans la cour du château de Versailles avant leur départ à la Schnellen Brigade West à la mi 1943. *(DR)*

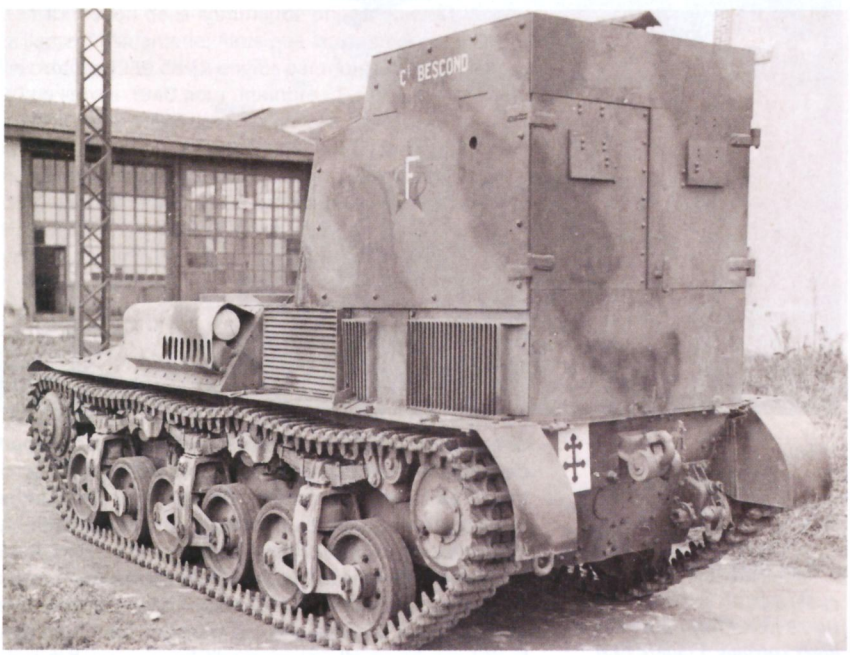
Ci-dessus.
Un 7.5 m PaK 40/1 auf Panzer jäger Lorraine S (Sdkfz 135) dénommé aussi Marder 1. Rapide, maniable et bien armé, ce petit chasseur de chars fera des hécatombes dans les rangs des chars alliés et soviétiques. *(Coll. Danjou)*

Les Allemands ne se tromperont pas sur les qualités de la chenillette et ils réutiliseront l'engin sans grandes modifications comme ravitailleur ou, comme ici, comme tracteur d'artillerie antichar avec un PaK 40 de 7.5 cm.

Illustration Eric Schwartz
© H&C 2012







chés de 60 exemplaires chacun (marchés 88.012 D/P et 88.013 D/P) sont passés afin d'équiper les 5e et 17e BCP ; Une troisième commande intervient en février 1939 pour équiper deux nouveaux BCP (16e et 4e BCP). La dotation théorique est en principe de 61 VBCP par bataillon mais cette quantité est dans un premier temps limité à 43 tracteurs blindés dont 39 affectés aux trois compagnies de fusiliers voltigeurs (une VBCP de commandement avec TSF pour le capitaine et trois sections de quatre VBCP). Si les 5e (1re DCr) et 17e BCP (2e DCr) ont, début Mai, leur dotations de 43 engins chacun, le 16e BCP de la 3e DCr n'en a que 28 et le 4e BCP affecté le 15 Mai à la 4e DCr naissante aucun. Pire, la plus grande partie du personnel du 4e BCP fera la campagne de France dans des autocars de réquisition. La troisième commande portait sur 120 exemplaires ce qui aurait permis de compléter les compagnies de fusiliers voltigeurs des 16e et 4e BCP, puis de doter de tracteurs à aménagements spécifique leur compagnie d'appui, celle-ci étant d'ailleurs passé entre temps du type Compagnie d'Appui au type Compagnie d'Engin. Ce changement de statut implique la suppression des 4 sections de mitrailleuses (16 pièces) pour les remplacer par 4 sections de canon de 25 mm, au lieu de deux dans la Compagnie d'Accompagnement. Le nombre de mortier de 81 mm est doublé, passant de deux à quatre pièces. Au moment de l'offensive allemande, les 43 voitures présentes au 5e et 17e BCP sont réparties comme suit : une voiture PC à la compagnie de commandement, deux VBCP à la compagnie hors rangs, une à la compagnie d'échelon et 39 aux trois compagnies de fusiliers voltigeurs, soit 13 voitures par compagnie.

Afin de doter les BCP de moyens de commandement et de transmission, une dizaine de VBCP 38 L prélevées sur les commandes déjà passées sont envoyées au fort d'Issy pour y recevoir un équipement radio. Il s'agit d'équiper les 5e et 17e BCP, à raison d'une voiture au chef de bataillon et une à chaque commandant de compagnie. La voiture du chef de bataillon reçoit un poste ER55 pour la liaison avec les chasseurs au combat à pied, un ER51 ou ER30 pour le réseau de commandement de la DCR et un téléphone TM32. Un récepteur R61 est installé dans la remorque afin de capter les émissions des postes ER26 ter des autres unités, un interphone reliant la remorque au VBCP. Quant aux voitures des commandants de compagnies elles ne comportent qu'un poste ER 55 et un interphone. Ces VBCP 38 PC seront utilisés au combat en mai juin 40, représentant parfois l'un des rares moyens de transmissions des BCP.

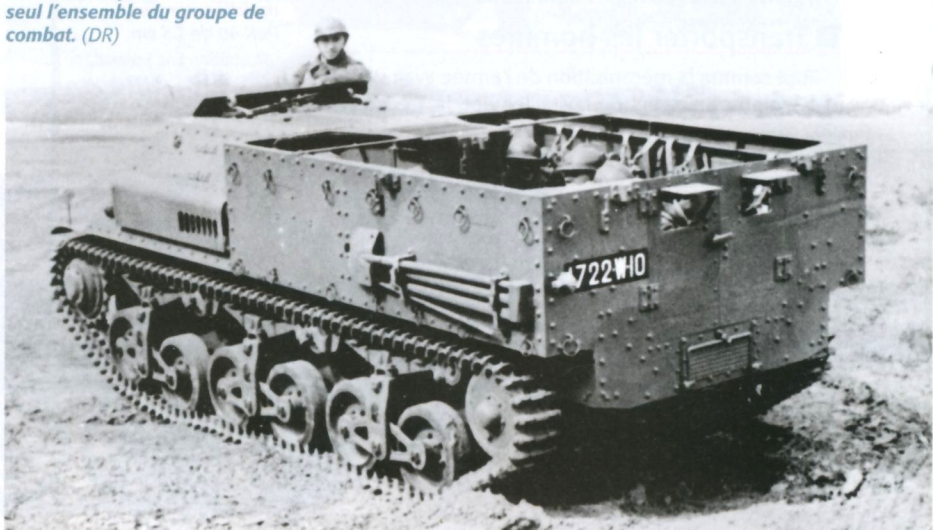
Après la campagne de France, les VBCP 38 récupérés par l'armée allemande seront surtout réutilisés comme véhicule de commandement des batteries d'artilleries automotrices sur châssis français réalisées par le Baukommando Becker.

VBCP Lorraine 39, un transport de troupes en avance sur son temps

La Lorraine 38 souffre d'une conception trop hâtive, blindage trop faible, performances en tout terrain réduites à cause de la remorque, fentes de visions inefficaces, etc... Avec sa remorque elle mesure environ 7,60 mètres de long. Un second prototype est présenté à la commission de Vincennes le 24 juin 1939. La chenillette est très différente car elle a été complètement repensée. Cette fois le groupe de combat est transporté dans l'engin seul, sans remorque. Il a été allongé de 30 cm et élargi de 46 cm. Il emporte 8 hommes à l'arrière. Sa carrosserie est plus basse mais uniforme, ce qui offre au chef de groupe et au conducteur une position beaucoup plus confortable que dans les VBCP 38 L où ils étaient quasiment allongés. Sa configuration permet un contact direct entre le conducteur et les hommes transportés. En fait cet engin novateur préfigure les futurs transports de troupes blindés tels qu'on les connait encore de nos jours. Le 31 Août 1939, la commission de Vincennes estime que ce second prototype est bien supérieur au VBCP 38 et le 14 octobre 1939 est notifiée une commande de 150 VBCP élargis sous le nom de VBCP 39 L. Les premières chenillettes devaient prendre la suite sur les chaînes de production après le 241e VBCP 38, aucune ne sera construite. De toutes manières les prévisions de sorties sont bien insuffisantes pour équiper les BCP. Il sort seulement 10 exemplaires par mois de l'usine et même si la cadence doit monter à 15 engins au mois de mai pour s'accroître progressivement et finir par atteindre 50 chenillettes en septembre 1940, le compte n'y est pas.

Les 2 clichés ci-dessus.
Dès la Libération, Lorraine récupère les tracteurs civils produits pendant l'occupation et les transforme en engins de combat. Celui-ci est armé d'une mitrailleuse d'aviation allemande sous casemate. *(DR)*

Ci-dessous.
Le VBCP 39 préfigure les transports de troupes modernes, il emporte à lui tout seul l'ensemble du groupe de combat. *(DR)*



Comme entre temps Renault a réalisé un avant-projet de véhicule blindé tout terrains pour le transport du personnel. Le 8 avril 1940 il est demandé de faire réaliser d'urgence par constructeur de Billancourt, un prototype de véhicule blindé pour le transport de 10 hommes et un conducteur « *en raison des besoins accrus des armées pour ce type de véhicule* ».

Des études pour un chasseur de chars armé d'un canon de 47 mm tirant en retraite et monté sur le châssis du VBCP 39 était en cours en 1940. Alors que Laffly avait déjà présenté son chasseur de chars le W15 TCC à 6 roues qui sera commandé en série au moment de l'offensive allemande, Lorraine n'avait présenté qu'une simple maquette. Le 13 mars 1940 le ministère de la guerre estime qu'il serait intéressant de disposer d'un véhicule analogue au Laffly mais sur chenille. Il demande donc au ministère de l'armement « *de faire réaliser par la société Lorraine un véhicule VBCP (type élargi sans remorque) armé d'un canon de 47 Mle 1937 conforme à la maquette qui a été réalisée et présentée à mes services. Le prototype du véhicule VBCP actuellement aux usines Lorraine de Lunéville est mis à votre disposition* ». Le 6 Avril 1940 une note du ministère de la guerre précise que le prototype de 47 sur tracteur Lorraine est en cours de réalisation sans autre indication. C'est la dernière trace que nous ayons de ce VBCP chasseur de chars, sans même connaître le degré d'avancement de ce prototype. Il existe aussi une autre variante du VBCP 39 L connue uniquement par une photo prise sur les routes de France. L'engin a été abandonné sur un bas-côté. Il présente un château arrière surélevé par rapport au VBCP 39 tel qu'il est connu et à ce jour et il est impossible d'affirmer s'il existe une relation entre cet engin et le projet de chasseur de char qui était en cours de construction sur le seul prototype existant, ou s'il s'agit tout simplement d'un second prototype remanié.

Les tracteurs Lorraine modifiés en type « Bren Carrier »

A la libération, la société Lorraine va mettre au point une caisse blindée et armée pour ses châssis courts et longs il recevra une commande de 150 exemplaires pour ses chenillettes blindées, sans que nous ayons pu trouver la répartition entre les châssis court et les châssis longs. Au 15 janvier 1945, 20 exemplaires sont livrés et il est prévu que la cadence de sortie devra être de 20 exemplaires par mois, ce qui amènerait le solde de la commande en juillet 1945. Il est un temps envisagé de porter cette cadence à 50 exemplaires par mois en combinant les moyens de production des usines de Lunéville et de Bagnères de Bigorre. Les tracteurs Lorraine « modifiés en type Bren Carrier », pour reprendre l'appellation de l'époque sont dénommées officiellement Lorraine 37 L 44, Le constructeur prévoyait de porter la vitesse maximum de 35 à 50 km/h par modification de la boîte de vitesse. Ces chenillettes, sont blindées à 15 mm pour le poste de conduite et à 10 mm pour le compartiment arrière. Une rambarde en fer rond est aménagée sur tout le pourtour de la caisse, « ce qui assure le maintien du chargement malgré les cahots auxquels il est soumis et éventuellement le brêlage de ce dernier ». Le tracteur court peut emporter 25 caisses de cartouches pour fusil ou mitrailleuse, ou transporter 5 hommes installés dans la benne avec leur armement et 10 caisses de cartouches d'infanterie sur l'habitacle. Le tracteur long peut, quant à lui, emporter 30 caisses de munitions ou transporter 7 hommes avec l'armement et 10 caisses de munitions. Dans une note du 15 Janvier 1945, le constructeur énumère les différentes missions de ses tracteurs :

– Engin de reconnaissance avec le tracteur seul, « *l'observateur se trouvant protégé d'une manière satisfaisante* ». Le ravitailleur, avec sa remorque peut emporter dans les lignes d'infanterie jusqu'à 42 caisses de munitions (38 pour le châssis court). Le transport de troupes, le tracteur seul peut amener sur la ligne de front une mitrailleuse lourde ou un mortier Brandt et ses servants et ses munitions.

– Le tracteur dépanneur, en première vitesse le tracteur développe un effort de traction de 4 tonnes ce qui lui permettrait de dépanner ou de tirer des camions chargés à 10 tonnes et de remorquer en tout terrain n'importe quelle pièce d'artillerie, y compris le canon de 155mm. Le ravitaillement des chars pourra se faire en aménageant la remorque avec une citerne de 600 litres. Le constructeur rajoute en aparté « *Indépendamment des missions qui sont décrites dans cette note, ce matériel peut être utilisé comme porte canons. Pour mémoire nous rappelons que les Allemands ont monté sur ce tracteur qu'ils ont récupéré au moment de l'armistice un canon de 15 cm dont ils se sont servis dans leur avance jusqu'à El Alamein* ». On le voit, Lorraine avait prévu une vraie famille d'engins, mais avec la fin de la guerre, nous ne sommes même pas certains que les 150 engins commandés aient été construits. Le matériel américain équipe en masse l'armée française et les crédits d'armement sont réduits au strict minimum et Lorraine ne pourra pas continuer la production de ses chenillettes faute de commandes. Toutefois, le fabricant tente de se tourner vers l'exportation et fait une démonstration pour l'armée Suisse au camp de Thun en 1946, sans succès. En 1947, la chenillette figure encore dans les dotations en véhicule de l'armée française. Les Lorraine encore en état seront revendues comme tracteurs forestiers où elles finiront leur carrière. La dernière utilisation militaire connue d'une Lorraine 37 est une chenillette utilisée par la légion arabe vers 1948 /1950. L'engin comporte à l'avant un phare de route. Sa caisse à l'arrière est élargie et un canon américain de 75 mm modèle 1916 est monté au centre du véhicule, son bouclier blindé est complètement refait. ■

Ci-dessus.
Ce VBCP 39 se révèle assez différent du prototype connu jusqu'ici. Cette rare photo, l'unique connue à ce jour de ce matériel, nous montre un château arrière surélevé ainsi que de curieuses protubérances sur l'avant. *(Coll. Danjou)*

Bibliographie :

– *Les véhicules blindés Français 1900-1944*, Pierre Touzin, EPA 1979 ;
– *L'automobile sous l'uniforme*, François Vauvillier, Massin 1992 ;
– *Beute Kraftfahrzeuge und panzer der deutschen Wermacht*, Walter J. Spielberger, Motor buch verlag 1992 ;
– *Chars B au combat*, Stéphane Bonnaud, H& C 2002 ;
– *Le Komando Becker* in *TnT* n°15, Laurent Tironne, Oct. 2009 ;
– Divers numéros de *GBM*.

Remerciements à Steven J. Zaloga et Tommy Vicard.

Ci-dessous.
Cette autre modèle, modifié « en type Bren Carrier » selon les termes de l'époque est cette fois sur châssis court, il sera utilisé par l'armée française dans les derniers combats pour libérer le territoire français. *(Photo P. Touzin)*

Les groupes d'obusie 105 HM2, 1943-1946

Lorsque le réarmement de l'armée française en Afrique du Nord par les Etats-Unis débute en avril 1943, les livraisons de matériel made in USA sont assurées par unités collectives pour des raisons de commodité. Aussi par souci d'efficacité et de rapidité, le commandement français décide-t-il d'adopter les structures américaines et d'en suivre les évolutions.

La structure ternaire étant adoptée, chaque division d'infanterie dispose donc de trois groupes d'obusiers de 105 tractés qui, associés à un régiment d'infanterie, constituent des groupements tactiques. De plus, le niveau régiment venant de disparaître chez les Américains, l'artillerie française adopte le même schéma dans lequel les groupes sont autonomes administrativement. La formule du régiment, sans justification tactique, est toutefois maintenue pour des raisons de traditions et d'esprit de corps.

L'adoption du système américain est d'autant plus aisée qu'Artillerie française et Field Artillery américaine sont très proches et que les artilleurs français sont conquis par la qualité et la diversité du parc automobile, et par la richesse des moyens radio et d'observation aérienne qui donnent à la manœuvre une ampleur et une rapidité qu'elle n'avait pas auparavant.

En titre.
Le 8 mai 1943 à Alger, les obusiers de 105 M2 que le détachement de perception du 63e RAA vient de recevoir, sont exhibés lors d'une cérémonie franco-américaine marquant l'arrivée des Etats-Unis des premiers matériels modernes. *(ECPAD)*

Par Paul GAUJAC

L'artillerie des divisions d'infanterie formées en Afrique du Nord

À la veille du débarquement anglo-américain de novembre 1942, neuf régiments d'artillerie d'Afrique ou coloniaux sont stationnés sur les trois territoires d'Afrique du Nord.

Le 19e corps d'armée dispose des trois régiments d'artillerie d'Afrique traditionnels d'Algérie : 65e à la division d'Alger, 66e à la division d'Oran et 67e à la division de Constantine. Un quatrième, le 68e régiment d'artillerie d'Afrique, fait partie de la réserve générale.

Seul le 62e régiment d'artillerie d'Afrique tient garnison en Tunisie.

Au Maroc, il existe quatre régiments, dont deux des troupes coloniales :

– 63e régiment d'artillerie d'Afrique à la division de Fès et 64e régiment d'artillerie d'Afrique à la division de Meknès ;

– Régiment d'artillerie coloniale du Maroc, réparti entre les divisions de Casablanca et Marrakech, et Régiment d'artillerie coloniale du Levant de la réserve générale.

Après le débarquement anglo-américain de novembre 1942, douze groupes sont engagés en Tunisie. Puis en mai, alors que la campagne s'achève et que les premiers matériels américains arrivent à Alger, les premières formations d'artillerie commencent à se constituer sur le type moderne.

Le 63e RAA constitue l'artillerie de la 2e division d'infanterie marocaine, les groupements tactiques étant ainsi constitués :

- groupement A – 4e régiment de tirailleurs marocains et 2e groupe à Marnia ;
- groupement B – 5e régiment de tirailleurs marocains et 1er groupe à Nedroma ;
- groupement C – 8e régiment de tirailleurs marocains et 3e groupe à Nemours.

Le 67e RAA constitue l'artillerie de la 3e division d'infanterie algérienne dont les groupements tactiques sont les suivants :

- groupement 2 – 3e régiment de tirailleurs algériens et 2e groupe ;
- groupement 4 – 7e régiment de tirailleurs algériens et 1er groupe ;
- groupement 6 – 4e régiment de tirailleurs tunisiens et 3e groupe.

Le 64e RAA devait à l'issue de la campagne de Tunisie être affecté à la 1re division blindée. Mais une fois mis sur pied, il demeure sur le type motorisé faute de matériel. Puis en octobre, puis forme un régiment d'artillerie de réserve générale baptisé un peu plus tard « groupement d'artillerie n° 2 ». En tant que tel, il participe à la campagne d'Italie et, lorsque les groupes de montagne de la 4e division marocaine demeurent dans les Alpes, il constitue officiellement son artillerie divisionnaire à trois groupes de 105 seulement.

Ci-dessus.
En février 1943, des officiers américains font découvrir l'obusier de 105 M2 et ses munitions à des cadres du 1er groupe du 65e RAA. *(NARA)*

Ci-dessous.
En juillet 1943 à Alger, les obusiers de 105 de l'artillerie de la 2e division d'infanterie marocaine participent aux premières écoles à feu organisées dans la région d'Oujda. *(NARA)*

Le 65e RAA est primitivement destiné à la 7e division d'infanterie algérienne. Mais en mars 1944, il reverse ses obusiers de 105, qui sont cédés au 1er régiment d'artillerie de la 1re division motorisée d'infanterie, ex-1re division français libre, dont le départ pour l'Italie a été décidé. Puis ses éléments donnent naissance au groupement n° 3 à trois groupes de 155.

Le 66e RAA subit à peu près le même sort : prévu pour la 8e division d'infanterie algérienne, il est également dissous et forme le groupement n° 5.

Trois régiments sont issus de l'artillerie coloniale. Le 1er RA des Forces Françaises Libres constitue l'artillerie de la 1re DMI associé à l'infanterie dans trois Regimental Combat Teams :

- RCT 1 – 1re brigade et 1er groupe ;
- RCT 2 – 2e brigade et 2e groupe ;
- RCT 3 – 4e brigade et 3e groupe.

ers de

Ci-dessus.
Tandis que le 65e RAA est engagé en quasi-totalité en Tunisie, son 1er groupe est resté dans la région d'Alger pour participer à la défense de la ville. Cette pause est mise à profit par les Américains pour présenter aux artilleurs français les munitions de l'obusier de 105 qu'ils auront bientôt en dotation. En effet, le I/65e RAA deviendra trois mois plus tard le III/67e RAA de l'artillerie de la 3e DIA. *(NARA)*

De son côté, le RACM devient en juillet 1943 l'artillerie de la 9e division d'infanterie coloniale et ses groupes sont associés aux régiments de tirailleurs algériens, dans l'ordre : 4e RTS et 1er groupe, 6e RTS et 3e groupe, 13e RTS et 2e groupe.

Quant au régiment d'Afrique occidentale française (RAC AOF) formé au Sénégal au titre de la 10e division d'infanterie coloniale, il est transféré au Maroc puis constitue en mars 1944 le groupement d'artillerie n° 4 de la réserve générale.

Ainsi, sur les vingt-quatre groupes de 105 prévus, il n'en reste plus que douzee en mars 1944.

Organisation générale du groupe de 105

Les groupes de 105 ou de 155 comprennent chacun une batterie hors rang, trois batteries de tir et une colonne de ravitaillement.

La structure et les effectifs du groupe de 105 tracté sont définis au début de janvier 1943, mais ses dotations en matériels sont divulguées quatre mois plus tard. Ce décalage n'a d'ailleurs pas d'incidence sur les unités puisque c'est seulement à ce moment qu'elles commencent à se constituer et que les premiers matériels américains sont déchargés dans les ports. Puis au cours du second semestre de 1943, en conformité avec l'évolution des formations américaines, les effectifs et le parc de véhicules sont réduits, tandis qu'est ajoutée une section d'observation aérienne disposant de deux avions L-4 Cubs.

	janvier mai 1943 [1]	septembre déc. 1943 [2]	différence
Officiers	22	23	+ 1
S/officiers	81	76	- 5
Troupe	501	402	- 99
Total	**604**	**501**	**- 103**
Indigènes	241	170	- 71
Soit	**40 %**	**35 %**	**- 5 %**
Avions	–	2	+ 2
Véhicules	109	88	- 21
Remorques	31	40	+ 9
Obusiers de 105	12	12	–
Mitrailleuses de 12,7	20	19	- 1
Canons antichars de 37	6	–	- 6
Bazookas	–	36	+ 36

1. Tableaux d'effectifs de guerre n° 18 EMG/1-O du 6.1.43 et tableaux de dotation en matériels n° 1099 EMG/1-O du 4.5.43.

2. Tableaux d'effectifs de guerre n° 2039 EMGG/1-O du 1.9.43 et tableaux de dotation en matériels n° 5891 EMGG/1-O du 2.12.43.

Ensuite, au cours de la campagne d'Italie puis de la campagne de France, l'articulation des moyens est modifiée pour s'adapter aux conditions du combat. Bien qu'il s'agisse initialement d'initiatives locales, les modifications sont ensuite généralisées, les moyens demeurant sensiblement les mêmes que dans l'organisation officielle. C'est cette dernière articulation qui est présentée ci-après.

L'état-major de groupe type 1943

Formant unité administrative, l'état-major de groupe comprend une section de commandement et des services généraux.

Le chef d'escadron et ses deux adjoints, commandant et capitaine, disposent de deux jeeps SCR 610 et 608. Le commandant de groupe marche avec le détachement

Ci-dessous.
En décembre 1943, école à feu à Cherchell des futurs aspirants et maréchaux des logis qui serviront pour la plupart en Italie. Cette vue permet de voir de la gauche les positions respectives des servants de la pièce et les munitions préparées pour le tir. *(ECPAD)*

Ci-contre.
Autre vue prise lors de la même école à feu près de Cherchell en décembre 1943. Un coup est parti et de la culasse ouverte s'échappe la fumée. Comme toujours en école, les servants se tiennent exactement à la position indiquée par le manuel. *(ECPAD)*

de reconnaissance et installe son PC, ou au moins son observatoire, à proximité de celui du commandant du groupement tactique, la liaison infanterie-artillerie étant réalisée par un détachement de liaison auprès du commandant de l'infanterie.

L'équipe d'observation aérienne compte deux pilotes dont un officier, une jeep avec remorque ¼ t et deux avions L-4 équipés de SCR 610.

Outre le secrétariat disposant d'une jeep, la section de commandement comprend neuf équipes :

- **officier orienteur** (2 jeeps SCR 610) ;
- **officier observateur** (jeep SCR 610 avec remorque ¼ t) ;
- **officier de liaison** (jeep SCR 608, jeep SCR 610 et Dodge ¾ t) ;
- **conduite de tir** (Dodge ¾ t avec SCR 608, 610, 284 et un bazooka) ;
- **officier transmissions** (Dodge ¾ t SCR 610) ;
- **téléphone** (Dodge ¾ t, GMC châssis court) ;
- **radio** (jeep SCR 610, 2 Dodge ¾ t et un bazooka) ;

- **équipe de DCA** avec mitrailleuse de 12,7.

Le personnel et le matériel des services généraux sont répartis entre :

- **comptabilité et bagages** (GMC châssis court avec un bazooka) ;
- **ordinaire** (GMC châssis long avec cuisine roulante) ;
- **service auto** (Dodge ¾ t avec remorque ¼ t et un bazooka).

L'ensemble représente 8 officiers, 18 sous-officiers, 78 brigadiers, canonniers et chauffeurs, 20 véhicules et 5 remorques.

Tant que le groupe est en déplacement, les transmissions sont assurées uniquement par la radio. Par contre, quand le groupe est en position, le moyen normal de commandement est le téléphone, les transmissions radio étant alors réservées pour communiquer avec le détachement de reconnaissance, les observateurs avancés de batterie et les détachements de liaison.

Sur le terrain, les éléments sont échelonnés de la manière suivante :

- **batterie de combat :**
  - section de commandement de batterie
  - batterie de tir
  - section de commandement d'état-major de groupe
- **trains de combat**

échelon ou TC 1 :

  - section de commandement de la CR
  - ravitaillement en munitions
  - service de santé

services ou TC 2 :

  - services généraux de batterie, de la CR et du groupe
  - atelier du groupe

Ci-dessus.
Piper Cub du Centre de formation des sections d'observation aériennes d'artillerie s'apprêtant à se poser sur la grande piste de Lourmel, au sud-ouest d'Oran. C'est là qu'est formé le personnel de l'aviation d'artillerie qui constitue les sections intégrées aux unités d'artillerie. *(ECPAD)*

- **train régimentaire**
  - ravitaillement en vivres et essence
  - vaguemestre

Il existe essentiellement trois réseaux radio d'artillerie :

- en postes SCR 610 entre les observatoires de groupe et de batterie et la colonne de ravitaillement du groupe ;
- en postes SCR 610 de commandement entre le groupe et les batteries ;
- en postes SCR 284 avec le commandant du groupement tactique.

La batterie d'obusiers de 105

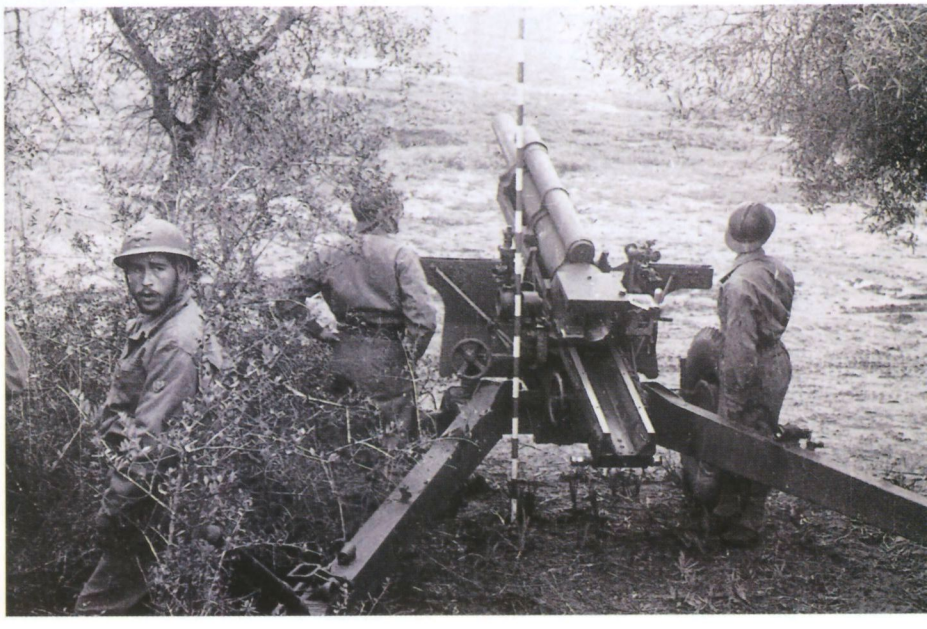
Commandée par un capitaine disposant d'une jeep SCR 610 accompagnée d'un command car, la batterie comprend une section de commandement, une batterie de tir et des services généraux.

La section de commandement comporte :

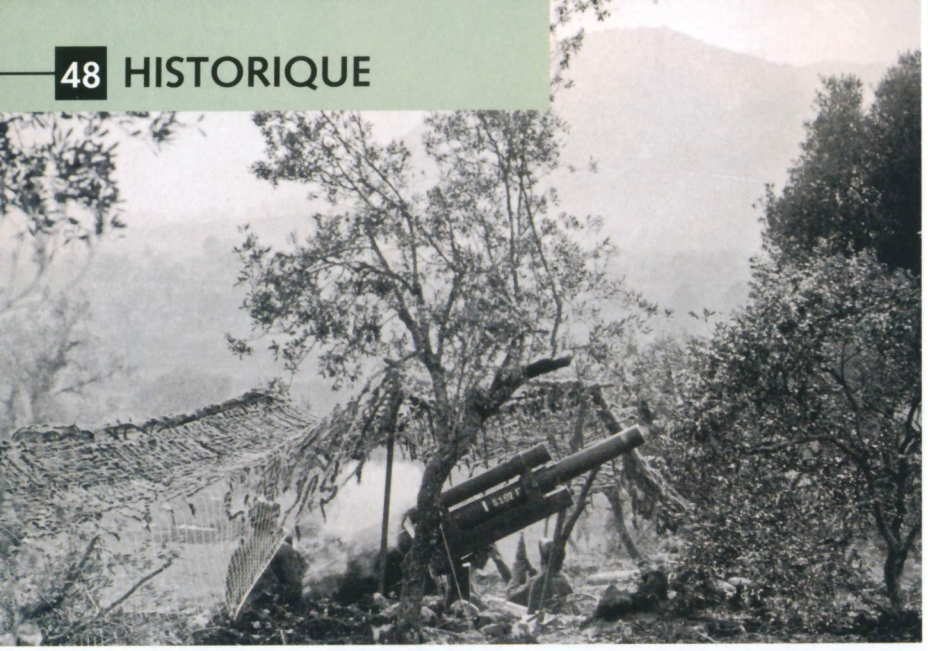
- **les équipes de l'officier observateur** (avec un bazooka) et **de l'officier de liaison** disposant chacune d'une jeep SCR 610 ;
- **l'équipe téléphonique** avec un bazooka, transportée dans un Dodge ¾ t.

La batterie de tir est commandée par un lieutenant ou un sous-lieutenant disposant d'une jeep SCR 610. Personnel et matériel sont répartis entre :

- **service des pièces** (4 GMC châssis court avec bazooka) ;



Ci-contre.
Des élèves de l'école d'aspirants de Cherchell mettent en direction une pièce de 105 HM2. *(ECPAD)*



Ci-contre.
Obusier de la 1re batterie du 63e RAA en position en décembre 1943 sur la rive droite du Volturno. *(ECPAD)*

- **service des mitrailleuses** (Dodge ¾ t) ;
- **service des munitions** (2 GMC châssis court avec remorques à munitions)

Les services généraux

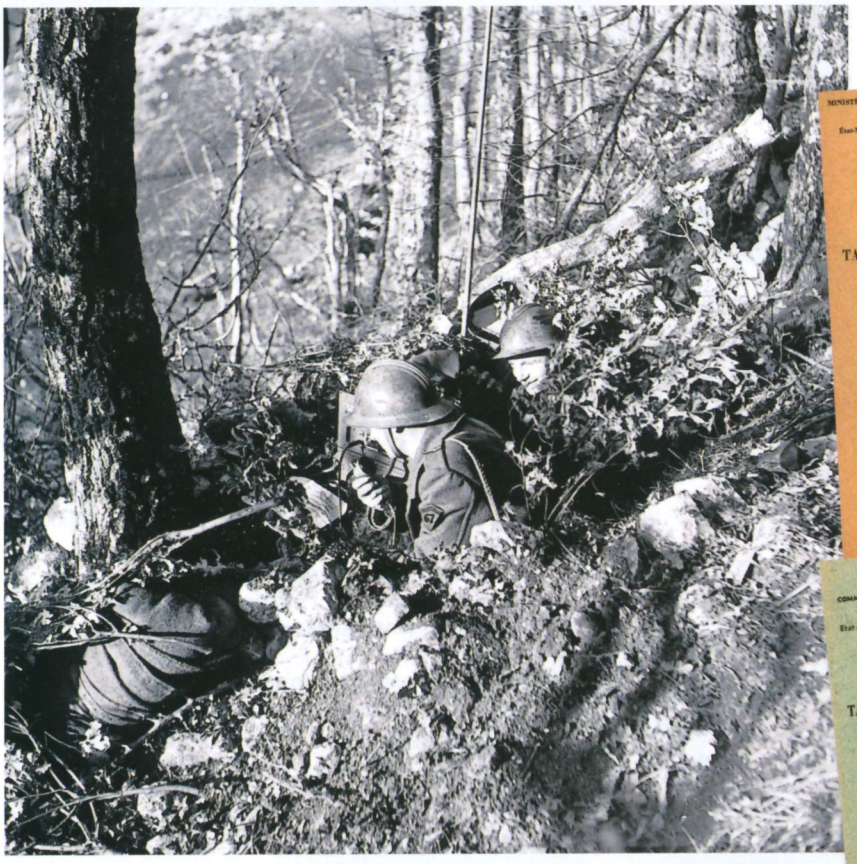
- **comptabilité et bagages** (GMC châssis long avec remorque 1 t pour les vivres et les bagages) ;
- **ordinaire** (GMC châssis long avec cuisine roulante) ;
- **service auto** (Dodge ¾ t avec remorque ¼ t)

L'ensemble représente 3 officiers, 14 sous-officiers, 78 brigadiers, canonniers et chauffeurs, 15 véhicules et 3 remorques.

La batterie compte quatre GMC tracteurs de pièce avc 39 coups, deux remorques à munitions d'1 t également à 39 coups, plus deux GMC à 60 coups, soit un total transporté de 354 coups.

La colonne de ravitaillement

Commandée par un capitaine ou lieutenant disposant d'une jeep, la colonne de ravitaillement est répartie entre cinq ensembles :



Ci-dessus.
Tableaux d'effectifs de guerre de l'artillerie de division d'infanterie n° 2039 EMGG/1-O du 1er septembre 1943.
Mémento provisoire de l'artillerie divisionnaire motorisée – matériel américain, rédigé en 1943 par le commandement de l'artillerie du Maroc.
Tableaux de dotation en matériels de toute nature de l'artillerie de division d'infanterie n° 5891 EMGG/1-O du 2 décembre 1943.
Schéma de l'observation, de la liaison et des transmissions radio dans un groupe d'artillerie tractée en appui direct d'un groupement tactique dans l »offensive. *(Coll. particulière)*

Ci-contre au centre.
Observateur de batterie de l'artillerie de la 3e DIA utilisant un SCR 609 pour transmettre ses informations. *(ECPAD)*

Ci-contre.
L'officier de tir d'une batterie du 63e RAA collationne les renseignements reçus par radio. Le poste devant la tente est un SCR 609, version portable à piles du SCR 610. *(ECPAD)*

● **échelon de combat du groupe** (jeep SCR 610 (ou 628 selon certains textes), 3 GMC châssis court avec remorque à munitions et 6 GMC châssis long avec remorque à munitions) ;

● **atelier auto et aéro du groupe** (jeep avec remorque ¼ t et GMC châssis long avec remorque 1 t) ;

● **train régimentaire du groupe** (command car, Dodge ¾ t et GMC châssis long avec remorque 1 t (vivres), GMC châssis court et remorque 1 t (essence)et jeep (vaguemestre) ;

● **services généraux** (GMC châssis long avec remorque 1 t (vivres et bagages) et GMC châssis long avec cuisine roulante) ;

● **service de santé du groupe** (sanitaire avec remorque ¼ t)

L'ensemble représente 6 officiers, 16 sous-officiers, 90 brigadiers, canonniers et chauffeurs, 23 véhicules et 17 remorques.

Les neuf camions avec remorque transportent chacun 96 + 39 coups, soit un total transporté de 1 215 coups. Le total pour le groupe est de 2 025 coups.

La « batterie état-major » type 1945

L'état-major du groupe comprend – dans sa version aboutie – douze officiers et 125 sous-officiers et hommes de troupe, soit un excédent non négligeable de 33 hommes dont quatre officiers par rapport à l'effectif théorique.

L'équipe de commandement comprend une jeep SCR 610 et une jeep avec remorque ¼ t

La section de liaison sert également à renforcer les moyens de commandement à la disposition du commandant de groupe.

● **1re équipe de liaison** (jeep SCR 610 avec officier de liaison et jeep avec remorque ¼ t) ;

● **2e équipe de liaison** (jeep SCR 610 avec officier de liaison et jeep avec remorque ¼ t)

Ci-dessus.
Un obusier M2 du 3e groupe du 64e RAA photographié sur la position de batterie avant l'attaque de janvier 1944 dans les Abruzzes. *(ECPAD)*

1. Eventuellement au DAR.
2. Eventuellement au DAR.

Ci-dessous.
Obusier de 105 M2 de l'artillerie de la 3e division d'infanterie algérienne en pleine action dans la vallée du Volturno en janvier 1944. *(IWM)*

Le détachement avancé de reconnaissance (DAR) reconnaît et organise les observatoires, recherche les positions de batterie et prépare le futur déploiement du groupe. En outre, il renseigne le commandant de groupe sur le déroulement du combat et le tient au courant des points atteints par les premiers éléments amis.

● **équipe de l'orienteur** (jeep SCR 610 avec le capitaine orienteur et Dodge ¾ t avec mitrailleuse de 12,7) ;

● **équipe de l'observateur** [1](jeep SCR 610 avec l'officier observateur et Dodge ¾ t avec SCR 608 et mitrailleuse de 12,7).

La section de PC est commandée par le capitaine adjoint qui dispose d'une jeep SCR 610 et d'un Dodge ¾ t avec SCR 608.

Commandée par l'officier des transmissions disposant d'une jeep SCR 610, la section de transmissions comporte donc :

● **deux équipes téléphoniques** [2](Dodge ¾ t avec mitrailleuse de 12,7 (1re équipe), Dodge ¾ t avec mitrailleuse de 12,7 (2e équipe) et GMC châssis court avec remorque 1 t et mitrailleuse de 12,7 ;

Ci-dessus.
En arrière de la position de batterie, des pourvoyeurs déchargent d'un GMC des obus explosifs de 105. *(ECPAD)*

● **deux équipes radio** (Dodge ¾ t avec SCR 284 (SCR 610 en réserve) et Dodge ¾ t avec SCR 284 (SCR 610 en réserve).

Trois autres sections complètent le dispositif de l'état-major du groupe :

● **section d'avions** (jeep avec deux officiers observateurs, Dodge ¾ t avec 4 sous-officiers (3 pilotes et 1 mécanicien) et deux avions L-4 avec SCR 610) ;

● **section de santé** (jeep avec le médecin et Dodge ¾ t avec le sous-officier infirmier) ;

● **services généraux** (Dodge ¾ t avec remorque ¼ t (chef comptable et fourrier), GMC châssis long avec l'adjudant de batterie, GMC châssis long avec cuisine roulante et Dodge ¾ t avec le sous-officier mécanicien et 2 dépanneurs.

Ci-dessous.
Obusier de 105 M2 de l'artillerie de la 3e DIA venant d'ouvrir dans les Abruzzes en février 1944. *(OFIC)*

La batterie

Aussi bien pour gagner du temps dans l'ouverture du feu, que pour assurer la continuité des actions de feu, les déplacements à l'intérieur du groupe se font par échelon de batterie.

Une batterie – désignée d'avance et tenue prête à partir dans le minimum de temps – se porte en avant, accompagnée par le DAR du groupe et articulée en trois éléments. Elle prépare l'entrée en action du groupe sur la nouvelle position Puis lorsqu'elle est en place, le reste du groupe se porte à son tour sur la nouvelle position choisie.

Le capitaine, en jeep 610, est accompagné du détachement de liaison et d'observation composé d'un officier et de deux jeeps 610, ce qui permet de disposer d'un détachement avancé de liaison auprès de chaque bataillon d'infanterie.

La batterie de tir proprement dite est commandée par le lieutenant de tir, dont le personnel et le matériel sont répartis dans quatre sections :

● **section téléphonique** (Dodge ¾ t avec SCR 610, mitrailleuse de 12,7 et bazooka, pour l'officier adjoint au lieutenant de tir, Dodge ¾ t avec remorque ¼ t, mitrailleuse de 12,7 et bazooka) ;

● **1re section de tir** (GMC châssis court avec obusier de 105 et bazooka, GMC châssis court avec obusier de 105 et bazooka) ;

● **2e section de tir** (GMC châssis court avec obusier de 105 et bazooka, GMC châssis court avec obusier de 105 et bazooka) ;

● **section de munitions** (GMC châssis court avec remorque à munitions, GMC châssis court avec remorque à munitions et bazooka).

L'ensemble est complété par les **services généraux** comprenant : Dodge ¾ t avec remorque ¼ t (adjudant de batterie, chef comptable et fourrier), GMC châssis long avec cuisine roulante, Dodge ¾ t avec bazooka, sous-officier mécanicien et 2 dépanneurs.

L'unité de feu de pièce est de 175 coups. Un tracteur de pièce transporte 42 coups, un GMC avec remorque à

Ci-dessus.
En juillet 1944 au nord de Sienne, des artilleurs du 64e RAA tirent les derniers obus de la campagne d'Italie. *(OFIC)*

munitions 110 + 45 coups. La batterie transporte donc (4 x 42) + (2 x 155) = 478 coups soit 2/3 d'UF de batterie.

La colonne de ravitaillement

La colonne de ravitaillement ou CR est articulée en quatre éléments :

● **échelon de combat** comprenant le lieutenant commandant l'échelon, avec sa jeep SCR 610, et trois groupe de ravitaillement :

– 1er groupe (GMC châssis court avec remorque à munitions et mitrailleuse de 12,7, GMC châssis long avec remorque à munitions et bazooka, GMC châssis long avec remorque à munitions et bazooka) ;

– 2e groupe (GMC châssis court avec remorque à munitions et mitrailleuse de 12,7, GMC châssis long avec remorque à munitions et bazooka, GMC châssis long avec remorque à munitions et bazooka) ;

– 3e groupe (GMC châssis court avec remorque à munitions et bazooka, GMC châssis long avec remorque à munitions et bazooka, GMC châssis long avec remorque pour l'essence) ;

L'unité de feu de groupe est de 2 100 coups. L'échelon de combat transporte donc 9 x 155 = 1 395 coups soit 2/3 d'UF de groupe.

● **atelier auto** aux ordres de l'officier mécanicien, avec sa jeep (GMC châssis court avec remorque 1 t, mitrailleuse de 12,7 et bazooka, GMC lot 7) ;

● **train régimentaire** aux ordres du commandant de la CR (Dodge ¾ t avec SCR 610, officier des détails et comptable, GMC châssis long avec remorque 1 t, bazooka, officier d'approvisionnement, Dodge ¾ t avec mitrailleuse de 12,7, bazooka, adjudant de batterie, vaguemestre) ;

● **services généraux** (Dodge ¾ t avec remorque ¼ t, bazooka, chef comptable, fourrier, GMC châssis long avec cuisine roulante).

Devenir des groupes de 105 HM2 à la fin de la guerre

Désigné pour l'Indochine avec sa division, le Régiment d'artillerie coloniale du Maroc au complet débarque à Saigon le 28 décembre 1945.

Le 1er avril 1946, le 63e RAA est dissous et ses groupes deviennent autonomes, tandis que le 1er régiment d'artillerie coloniale – 1er RA FFL avant le 22 mars 1945 – est réorganisé à deux groupes à Clermont-Ferrand.

Puis le 1er août, une refonte de l'artillerie, liée à la disparition des divisions et à la création de groupements d'infanterie ou blindés, intervient :

– les groupes du 63e deviennent I/54e RA à Lure, I/19e RA à Draguignan et I/39e RA à Metz ;

– le 64e RAA dédoublé forme un nouveau 63e RAA ;

– le 65e RAA devient 1er RA à Reutlingen et le 66e RAA devient 2e RA à Birkenfeld ;

– le 67e RAA dissous forme les I/47e RA à Wittlich et I/60e RA à Rockenhausen.

En outre, dans le cadre du programme de réarmement de Métropole, trois régiments disposent chacun, à partir de février-mars 1945, d'un groupe équipé de 105 HM2 tractés par des camions Morris :

– le 15e RA de la 1re division d'infanterie, dissous entre mai et juillet 1946 ;

– le 24e RA de la 36e division d'infanterie, dissous le 28 février 1946 ;

– le 32e RA de la 10e division d'infanterie, dissous le 31 juillet 1946. ■

Ci-contre.
Lors de l'offensive de mai 1944 sur le Garigliano dans le secteur de la 3e DIA, un lieutenant chef de détachement de liaison et d'observation rend compte avec le SCR 610 monté sur da jeep de la progression des chars et des tirailleurs dans Castelforte. *(ECPAD)*

En juin 1944 en Toscane, des pilotes et observateurs de la 3e DIA rejoignent la tente PC du peloton pour être débriefés. *(OFIC)*

Le Sherman "Moghrane"

L'histoire d'un sauvetage (2e partie)

Dans le numéro 2 de TMV nous avons vu l'histoire, la récupération et le démontage du Sherman « Moghrane ». Nous poursuivons cette restauration par le remontage et la mise en route de ce char, vestige de notre passé.

A la fin de l'année 2008, le démontage a pris fin. Après le tri des pièces qui ne pouvaient être restaurées ou refaites, il fallait désormais retrouver celles qui manquaient pour le remontage. Une grande partie de chasse à travers une partie de l'Europe s'annonçait!

Ci-dessus.
Le « Moghrane » à Souchez lors de sa première sortie.

Le train de roulement

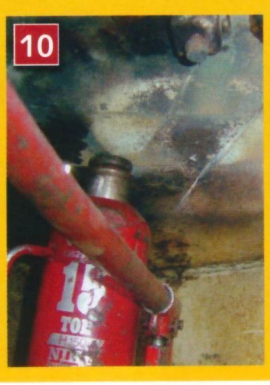
Comme nous l'avons vu dans la première partie, après son désassemblage, il lui manquait plus d'un côté complet. Nous récupérons donc les bogies, les galets et les couronnes dentées manquants sur une épave de M32 et à divers endroits. Quatre galets sont même retrouvés dans une ferme au Luxembourg ! Ils servaient, assemblés ensemble, de rouleaux pour les champs ! Les bogies encore en état ne seront pas démontés. Avant d'ajuster les éléments, tout est sablé. Tous les roulements sont remplacés par des neufs et peints avant d'être repositionnés. Les final drive, abîmés par la rouille, sont entièrement démontés, décapés et remis à neuf avant d'être réinstallés. Les chenilles sont incomplètes. Elles doivent, au vu de leur état, être désolidarisées patin par patin. Lors de cette opération, nous nous apercevons d'ailleurs qu'une grande partie des patins est hors d'usage. Il faut maintenant retrouver une paire de chenilles complète ! Après de nombreuses recherches, une paire de Sherman canadien Grizzly est dénichée.

Par Daniel PALA et Patrick SARRAZIN

La caisse

Nous devons d'abord commencer par reboucher les nombreux impacts. La caisse a une grosse déformation sur le dessus qu'il faut redresser. Des rainures sont tronçonnées pour pouvoir remettre le blindage en forme à l'aide de vérins. Celles-ci sont ensuite masquées de la même façon que les impacts, c'est-à-dire à la soudure. A l'arrière gauche, sur le dessus, l'angle du blindage est arraché. Nous le découpons et le remplaçons donc par une plaque de tôle de 25 millimètres. L'intérieur est entièrement décapé, sablé et gratté pour être mis à nu avant de recevoir une couche d'apprêt et une de blanc. Toutes les pièces intérieures qui sont récupérables subissent le même sort avant d'être remises en place. Les nombreux éléments manquants sont retrouvés un peu partout en France et dans d'autres pays. Le puzzle commence enfin à prendre forme!

Il faut refaire toutes les canalisations et tuyauteries, celles d'origine ne pouvant bien-sûr pas être restaurées. L'arbre moteur originel est mis en place ainsi que tous



1 – Les travaux du bas de caisse et du train de roulement commencent.

2 – Les bogies encore en état sont repeints directement sur la caisse

3 – Une première couche de peinture est appliquée. Le support de la roue tendeuse gauche doit être retrouvé.

4 – Un bogie récupéré sur une épave est encore comme neuf avec sa peinture d'origine.

5 – L'axe du support de roue tendeuse droit possède encore sa graisse d'origine.

6 – Le train de roulement commence à reprendre forme.

7 – Septembre 2009. Il reste encore à trouver des galets. Les impacts sur la caisse sont rebouchés.

8 – Septembre 2009. Les chenilles de Grizzly à leur réception.

9 – La déformation du blindage sur la caisse est tronçonnée.

10 – De l'intérieur le blindage est repoussé à l'aide d'un cric.

11 – Après la remise en forme. Il manque un morceau de la protection d'embase de tourelle.

les organes de transmission, avant de repositionner le plancher qui a été entièrement reconstitué. Dans le compartiment moteur, seul un des réservoirs est récupérable. Il est entièrement refait. Le deuxième n'est pas réinstallé.

Le montage des chenilles est effectué en décembre 2009. Toujours sur sa remorque, nous soulevons le char à l'aide de crics et le calons pour glisser les chenilles sous le train de roulement. Elles sont ensuite remontées par l'arrière à l'aide d'un tire-fort pour être assemblées par soudure sur le barbotin. Les sièges manquants sont trouvés chez un ferrailleur, une chance inouïe car ceux-ci devaient normalement être récupérés par un designer qui souhaitait en faire des tabourets de bar !

Ce n'est qu'en avril 2010 que le câblage électrique est refait et mis en place.

Le moteur

Le moteur type R975 CI qui a été déposé est bloqué. Malgré tout il doit pouvoir être remis en état. Il manque la magnéto, la pompe à essence et toute la carburation est hors service. N'étant pas spécialistes dans ce genre de mécanique, nous commençons tout de même à le démonter pour voir comment est l'intérieur et tenter de trouver les équipements périphériques manquants. Par connaissance, un spécialiste du moteur en étoile se propose de le remettre en état. Hélas, après quelques

1 – Les rainures de tronçonnage sont rebouchées à la soudure. Ils reste à les meuler.

2 – Le morceau de blindage manquant à l'arrière de la caisse est remplacé par de la tôle de 25 mm.

3 – Le plancher d'origine avec les supports des palonniers et des sticks. Il y a du travail de remise en état.

4 – Le casier à obus avant restauration.

5 – Un des deux casiers à obus du plancher. Le dessous est entièrement rongé par la rouille: un gros travail de restauration est nécessaire.

6 & 7 – Les sièges manquants sont retrouvés par hasard chez un ferrailleur.

8 – La trappe conducteur est remise en place. Les nombreux impacts l'avaient déformée.

9 – Les casiers à obus sont réinstallés.

10 – Détail du dessus après le passage de l'apprêt où il y avait l'importante déformation. Le morceau de protection du bas de tourelle a été refait.

11 – Daniel passe l'apprêt sur le dessus de l'arrière de la caisse. Le char commence à reprendre forme.

semaines, il fait faillite et nous avons toutes les peines du monde pour récupérer le moteur. Nous optons alors pour une autre solution, certes pas totalement fidèle à l'histoire, mais beaucoup plus fonctionnelle: le remotoriser à l'aide d'un moteur moderne. La recherche se porte alors vers des moteurs de camions et nous trouvons un moteur Mercedes V8 diesel bi-turbo de 500 ch. qui peut correspondre au niveau de la puissance. L'adaptation est difficile, mais nous y parvenons tout de même. Il nous faut, en effet, refaire tous les supports pour le nouveau moteur tout en maintenant l'inclinaison spécifique à ce char. La boite de vitesses d'origine, qui est en bon état, est conservée. Un embrayage de camion est adapté sur le moteur. Il faut recouper l'arbre de transmission. Il est mis en place en novembre 2009.

La tourelle

Après son démontage, toutes les billes et cages du chemin de roulement sont récupérées et dérouillées. Le canon est démonté avec son bouclier. Il manque la culasse mais les axes, bien protégés, n'ont pas souffert du temps. Le chemin de roulement est lui complètement déformé. Il est tronçonné en morceaux de 6 à 8 centimètres avant d'être ressoudé en place. Les nombreux impacts sont, comme sur la caisse, rebouchés à la soudure. Le tourelleau est lui aussi déformé et reçoit donc le même traitement. Le

12

13

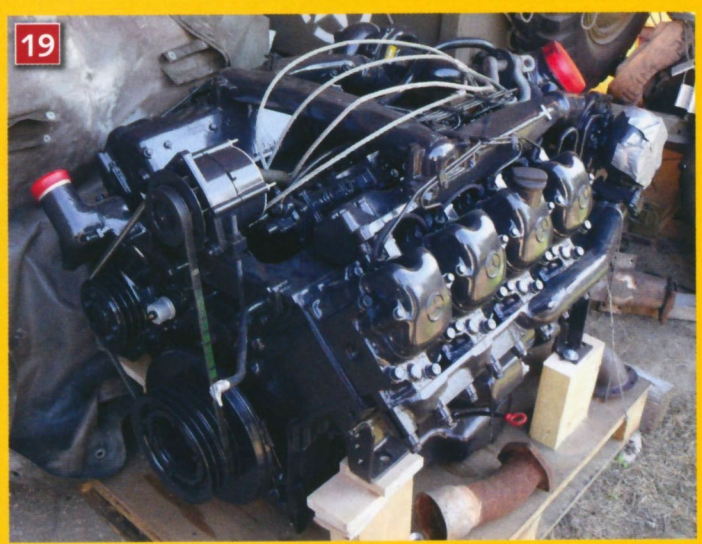
14

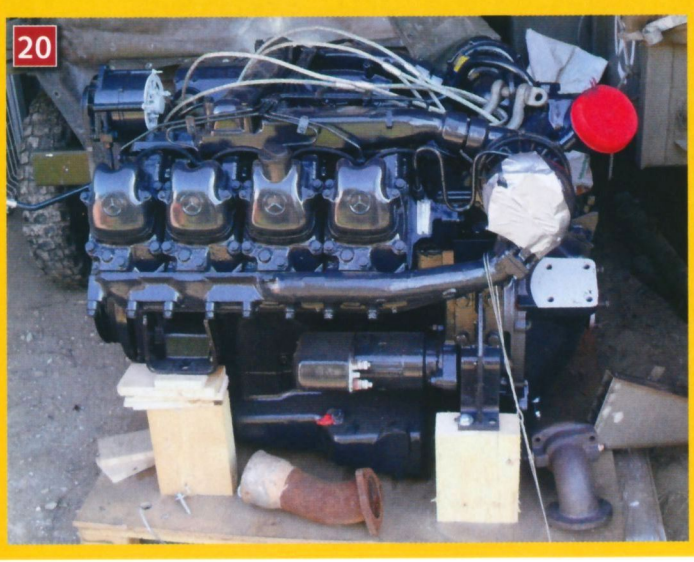
15

16

17

18


19


20

21

12 – L'aménagement intérieur avance à grands pas.

13 – Le compartiment moteur est peint. Le réservoir droit est installé et posé comme à l'origine sur des cales en bois.

14 – Le moteur d'origine qui est bloqué.

15 – Le carburateur déposé.

16 – Détail du carburateur. Rempli d'eau avec les années, il est entièrement grippé.

17 – Le moteur est installé sur un bâti artisanal pour son démontage.

18 – Détail de l'embiellage du moteur en étoile.

19 – Septembre 2009. Le moteur de remplacement arrive.

20 – L'impressionnant moteur V8 Mercedes vu de côté.

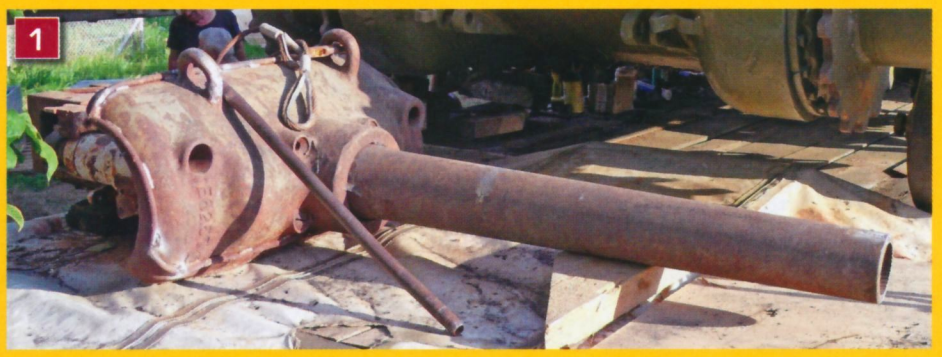
21 – Détail d'un cylindre avec son piston. On voit la rouille qui a fait son œuvre.

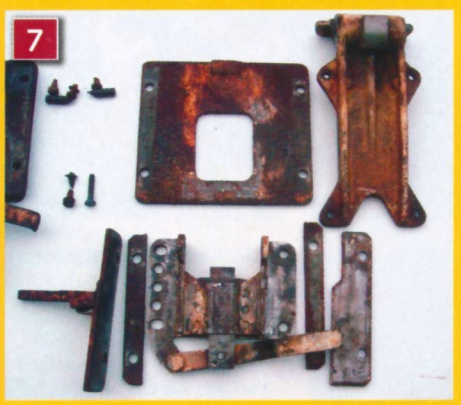
panier de tourelle est, quant à lui, trop pourri pour être restauré. Il est entièrement refait en se basant sur l'original. Les entailles faites sur le tube du canon pour sa démilitarisation sont comblées. Les mécanismes manuels de manœuvre de rotation et d'azimut d'origine sont en très mauvais état. D'autres doivent être retrouvés pour pouvoir en réassembler de nouveaux et qu'ils soient fonctionnels. Les différents supports d'accessoires et de radios sont recréés et réinstallés sur la base de photos d'époque.

La peinture

Lors de son démontage nous nous sommes aperçus que sur le côté de la caisse, là où nous le soupçonnions, se trouvaient des marquages sous les différentes couches de peinture. Nous le décapons donc avec précaution à l'aide d'une ponceuse. A la fin, quatre lettres apparaissent en jaune. Ce sont le M, le G, le R et le A; les autres ne se distinguent plus du tout. On cherche en vain pendant plusieurs semaines que pourrait être ce nom commençant par un M ? C'est par un pur hasard, en lisant un livre sur le débarquement, que je tombe sur une photo d'un char sortant d'un LST. On ne peut se tromper, les lettres correspondent : il s'agit du Moghrane, un char de la 2e DB du général Leclerc.

Après la découverte du nom de baptême, il ne peut être décidé que de le remettre entièrement dans sa





1 – Le canon restauré et rebouché à la soudure n'attend plus que son sablage.

2 – Le bloc culasse avec les récupérateurs de tir. Il manque le volant de manœuvre et la culasse.

3 – Le devant de la tourelle décanonnée. Les roulements des axes de support de la pièce sont encore en très bon état.

4 – Les pièces du système d'azimut de tourelles sont en très mauvais état.

6 – A l'intérieur les pignons en bronze sont parfaitement neufs.

7 & 8 – Remise en état des supports de strapontins de tourelle. Comme toutes les pièces un gros travail pour dégripper les éléments est nécessaire avant de passer à la restauration.

9 – Décembre 2009. La mise en place des chenilles.

configuration d'origine. Nous entamons des recherches afin de pouvoir reconstituer entièrement tous les marquages fidèles à l'origine. Ce seront ceux quand il débarque à Utah Beach le 1er août 1944 avec la 2e DB de Leclerc. Il appartient à ce moment là au 2e escadron du 12e régiment de Chasseurs d'Afrique.

Tout l'intérieur du char est repeint au fur et à mesure de la restauration en blanc. Pour l'extérieur, comme la restauration se fait au dehors, il faut aussi à chaque fois qu'une partie est terminée l'apprêter et la peindre. Enfin, début mars 2010, l'ensemble est entièrement remonté et reçoit sa dernière couche complète de finition. Il ne reste plus que les marquages qui sont réalisés au pochoir en juillet 2010. Pour l'anecdote, le pochoir de la croix de Lorraine a été prêté par le petit-fils du chef de char de l'époque, le MDL/Chef Dubreuil.

Le baptême

Le char est baptisé au salon des Belles Champenoises sur sa remorque, le 13 mars 2010, en la présence de la fille du pilote Jackie Diard et du petit-fils du chef de char.

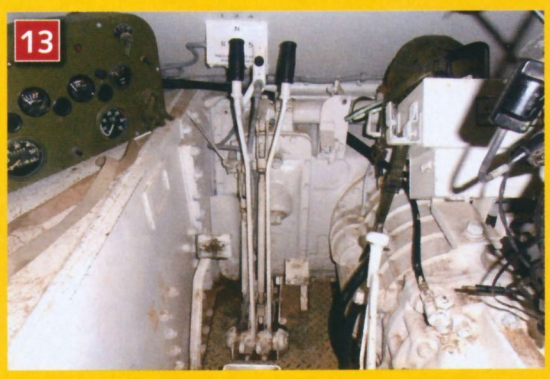
Juin 2010. Toute l'électricité et les périphériques sont terminés d'installer. Le Moghrane est maintenant prêt à faire les premiers essais de roulage. Ils ont lieu dans les champs d'Hermonville qui viennent d'être moissonnés avec la présence d'une journaliste de l'Union, le journal

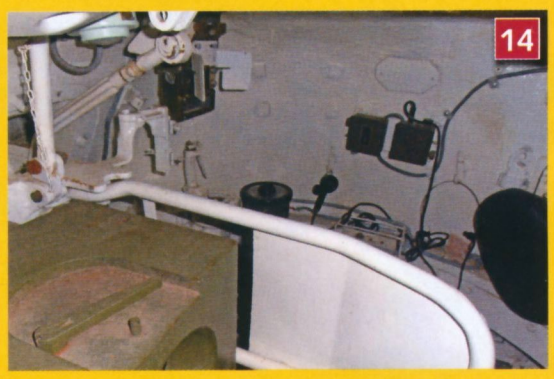
9

10

11

12

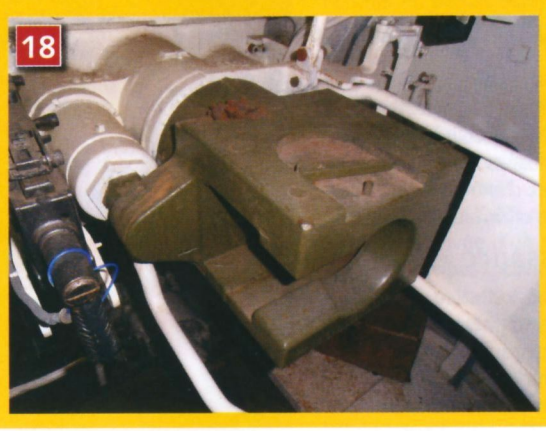

13


14

15

16

17


18

9 – Février 2010. L'arbre de transmission est accouplé au nouveau moteur. Sur la cloison intérieure on trouve le radiateur de refroidissement d'huile de la boîte de vitesses.

10 – L'emplacement du moteur auxiliaire qui est prêt à le recevoir.

11 – Février 2010. Le poste de pilotage est finalisé. Il reste encore toute l'installation électrique et radio à poser.

12 – Mars 2010. La veille de son baptême, les sièges remis à neuf chez un bourrelier, sont prêts à être installés.

13 – Le poste de pilotage avec tous ses instruments.

14 – Détail de l'intérieur de la tourelle.

15 – Des obus de 105 sont tournés en bois et peints.

16 – Le poste radio avec tout son équipement.

17 – Le panier de tourelle qui a dû être refait entièrement.

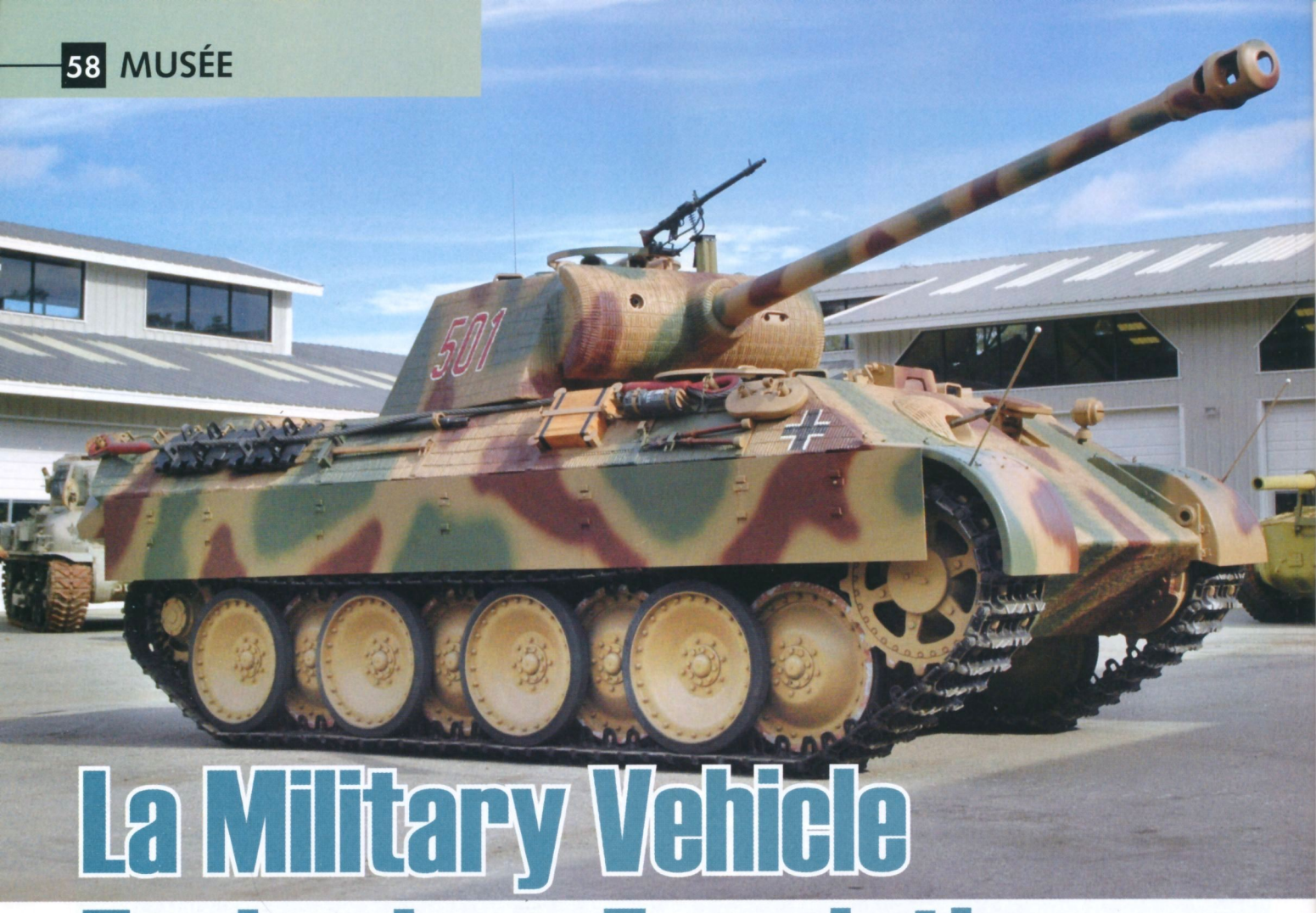
18 – Détail sur le bloc culasse avec sa mitrailleuse de pointage.

local. Malheureusement, l'arbre de transmission se rompt au bout de quelques semaines, un impact dans celui-ci l'avait affaibli. Il faut donc le démonter et le refaire! Nous optons pour un arbre plus solide en le réalisant dans du tube de 3,5 mm au lieu de 2,5. L'arbre est remis en place, les nouveaux essais sont concluants. L'imposant moteur ne laisse pas de place pour l'installation du filtre à air, ce qui nous oblige à le positionner dans le compartiment du réservoir gauche.

La première sortie

La première sortie officielle s'est déroulée le premier week-end de septembre 2010 où le char s'est retrouvé à Souchez pour le « Pas de Calais Libéré ». Il reste quelques soucis à régler, dont des problèmes de chenilles mineurs. Le char fut quand même apte à participer au défilé qui sera un éclatant succès.

C'est un plaisir certain que de présenter ce char en démonstration dynamique lors des différentes sorties que je réalise. Il attire la curiosité des gens qui sont intrigués de voir évoluer cet engin dans les mains de civils dont le seul but est de préserver la mémoire de nos libérateurs, et de fêter la paix revenue et non la guerre. Je remercie ici tous les amis qui m'ont aidé à remettre cette page d'histoire en mouvement. Un pari qui a été réussi et réalisé à force de persévérance. ■



La Military Vehicle Technology Foundation

La MVTF est devenue l'une des plus grandes collections privées de matériel militaire terrestre au monde, avec plus de 200 véhicules dont beaucoup sont en parfait état de marche, certains étant très rares.

Par Christophe VALLIER

Pour vous situer l'ampleur de cette collection, celle-ci est comparable aux plus grands musées militaires, avec en plus une qualité de restauration et d'entretien que beaucoup de musées ne peuvent plus s'offrir, faute de crédits…

Une montée en puissance

Jacques Littlefield, a commencé à s'intéresser aux véhicules militaires et à leur histoire au travers des modèles réduits en plastique, puis il s'est vite attaché à créer de toutes pièces des modèles mécaniquement fonctionnels, de grande dimension, avant de passer aux machines à l'échelle 1. Commencée en 1976 avec l'arrivée d'un Scout Car White M3A1, la collection s'est vite étoffée, en 1983, par l'acquisition d'un Stuart et d'un Sherman. Par la suite, il prit possession d'un nombre impressionnant d'engins, sans réelle préférence pour un type particulier, une histoire ou un pays. Tout ce qui pouvait être acheté ou échangé était bon à prendre.

Même si l'atelier a compté jusqu'à 6 mécaniciens salariés à temps plein, la MVTF n'a restauré qu'environ 25 véhicules. Les autres sont en attente ou, le plus souvent, ont été restaurés par leurs précédents propriétaires, mais aussi à la demande de Jacques Littlefield. C'est le cas du Churchill Toad, reconstruit en Grande-Bretagne et exposé à Beltring, au War & Peace Show de 2008.

Une collection impressionnante

Au fil du temps, Jacques Littlefield a accumulé des véhicules au gré de ses découvertes, sans nécessairement chercher à raconter une histoire particulière. Mais la collection s'étoffant, le regroupement de véhicules par catégories et thèmes, devenait inévitable. A tout seigneur tout honneur, le matériel américain est évidemment majoritaire; on y trouve toute la série des Sherman et leurs dérivés, y compris les modèles israéliens auxquels il faut ajouter les M7 Priest, M10 Destroyer, M18 Hellcat et

En titre.
Le Panther Ausf A, la pièce maîtresse du MVTF.

Ci-contre.
Le M3 Lee.

son dérivé transport de troupe M39, M36 Jackson, puis les M5 Stuart et son petit frère M8 HMC. Plus rares, les M3 Grant et Lee. Dans la période plus récente, il y a à peu près tout, sauf le M1 Abrams (dont une tourelle de démonstration est cependant exposée). La famille Patton est représentée en intégralité du M26 au M60. Côté raretés : un énorme M103, un des prototypes du CCVL et divers autres engins tels les M53 et M55… A l'exception du Bradley, la plupart des transports de troupes chenillés sont également présents.

La Grande Bretagne est également représentée, avec les Matilda, Valentine, Crusader, Comet, Churchill, Sexton, chenillette Vickers MK VI et un rare australien : le Tank Cruiser AC.1, sans oublier deux exemplaires de Marmon Herington et de Staghound. Dans l'équipement plus récent apparaissent : Rapier, Centurion, Chieftain, Conqueror, Samson, Scorpion, et toute la gamme des véhicules à roues Saladin, Saracen, etc.

Côté Pacte de Varsovie le catalogue est tout aussi étoffé : T34, SU100, JS III, T54, T55, T62, T72, PT76, le terrifiant Shilka, l'impressionnant Pion M1975 à canon de 203mm, Le radar de tir Long Track sur chenille et les très célèbres Scud A et B.

Les Français ne sont pas en reste. Bien que de construction locale, le Modèle 1917 est un très proche cousin de notre Renault FT. La famille AMX 13 et Panhard : un EBR côtoie une automitrailleuse Elan sud-africaine, et un magnifique transport de troupe M3 ex irakien à l'état neuf. On peut même admirer une pièce d'artillerie japonaise modèle 92 de 105mm, un tank suédois IKV 73 et un Panzer Pz 61 suisse. Enfin, le matériel allemand particulièrement rare est très présent. Aux côté des engins contemporains Leopard, Panzerkanone, Marder, on retrouve un superbe Panzer I, un Panzer IV ex-syrien dans son jus, un Stug III Ausf.G, des semi-chenillés Sd.Kfz 8 et 10, une automitrailleuse Sd.Kfz 222, un Sd.Kfz 251,

Le Churchil AVRE.

Ci-contre.
Un Crusader III MkI qui est en cours de restauration.

Ci-dessous.
Pas encore restauré mais impressionnant, le M110 A2, bien gardé par la mascotte du musée.

Un rare tracteur d'artillerie allemand Sd.Kfz 8 de 12 tonnes.

un Hetzer ex-suisse, quelques représentants significatifs de la famille de l'artillerie PaK et FlaK et, enfin, la perle de la collection, fierté de la fondation, un extraordinaire Panther en parfait état de marche.

Un avenir à dessiner

A la disparition de Jacques Littlefield en 2009, la collection devait pouvoir voler de ses propres ailes. Toutefois, des difficultés dans la gestion de la succession sont apparues. Néanmoins, les volontaires restants sont particulièrement motivés et animés de la même passion que le fondateur. La Californie, restant un endroit où tout est possible, l'arrivée d'un mécène ou d'une entreprise partenaire n'est pas inconcevable. Que ceux qui souhaitent visiter cette collection unique, n'hésitent pas à s'y rendre, ils ne le regretteront certainement pas !

MVTF côté pratique

La collection est abritée dans le ranch de la famille Littlefield appelé « Pony Tracks ». Celui-ci est situé à Portola Valley au sud de San-Francisco, non loin de la Silicone Valley. Les amateurs de belles mécaniques militaires qui souhaiteraient visiter cette fantastique collection doivent contacter la MVTF, via son site internet : http://www.mvtf.org/ . Ils pourront ainsi prendre rendez vous avec les volontaires pour effectuer une visite guidée, à l'issue de laquelle la remise d'un don sera très appréciée. Cette visite d'une durée approximative de deux heures permettra à tout un chacun de prendre les photos qu'il voudra et d'entendre les explications de passionnés, dont certains sont des historiens reconnus. Bonne visite à tous ! ■

Remerciements à Michael Green pour son aide précieuse et pour les photos en évolution : thank you Mike !

Photo 1.
Sherman M4 A1.

Photo 2.
Parmi les pièces rares on trouve le char IKV 73 suédois.

Photo 3.
Réalisé sur la base du Chaffee, le M 37 HMC.

Photo 4.
Un Cruiser Tank AC 1 Sentinel Australien.

Photo 5.
Le M 56 Scorpion.

Ci-dessous.
Autre pièce d'exception restaurée dans les ateliers du musée : le StuG III Ausf G.

Encore dans son jus et en attente de restauration, un Pz IV en service dans l'armée syrienne.

Photo 6.
Quelques motos complètent la collection comme cet attelage BMW R75.

Photo 7.
Le Marmon-Herrington CTMS-1TB1qui a été utilisé au Surinam et aux Antilles Néerlandaises.

Photo 8.
Le M10 C 17 Pdr Achilles.

Photo 8.
Le char Matilda IV aux couleurs de la campagne d'Afrique.

Photo 1.
Autre semi-chenillé allemand présent, un Sd.Kfz 10 de 1 tonne.

Photo 2.
Le petit char allemand Panzer I.

Photo 3.
L'énorme lanceur de missiles SCUD A.

Photo 4.
Un char Vickers Mk VI.

Autre véhicule russe, le T 55 ici aux couleurs de l'armée tchèque.

Le Panther du MVTF

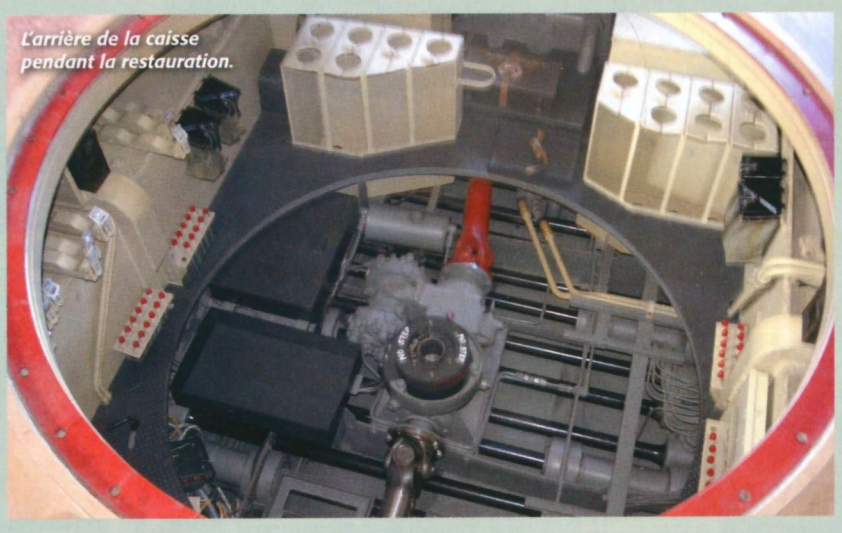
De type Ausf.A, il a été découvert au fond d'une rivière de Pologne où il a passé 45 ans. Son équipage avait fait exploser la tourelle pour le mettre définitivement hors service. Cette dernière fut donc entièrement reconstruite par les mécaniciens du MVTF, et les restes du Zimmerit furent analysés pour être reproduits dans un matériau plus résistant. Le moteur Maybach a été également reconstruit en partant de plusieurs exemplaires, c'est une pièce particulièrement rare. L'engin, après plusieurs années de dur labeur est désormais en parfait état de marche, son équipement est complet jusque dans les moindres détails, armement, etc. La décoration et en particulier les peintures des équipements internes sont reproduites à l'identiques. ■

Le Panther Ausf.A en cours de restauration en 2006.

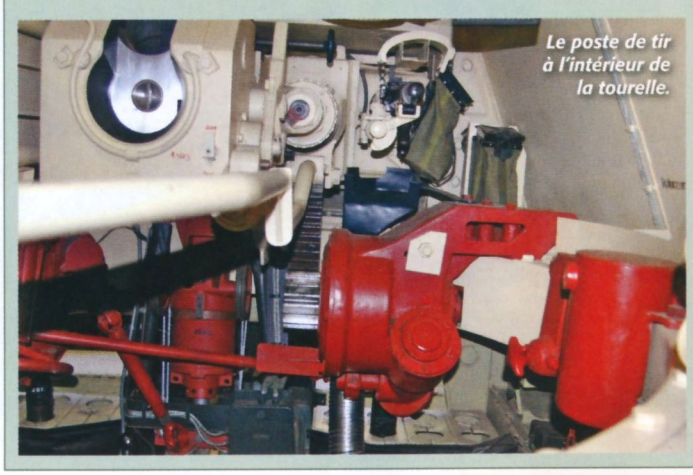
Le moteur Maybach lors de sa remise en état.

La caisse vue de dessus avant la mise en place de la tourelle.

L'intérieur de la tourelle.


L'arrière de la caisse pendant la restauration.

L'équipement radio en place.


Le poste de tir à l'intérieur de la tourelle.

La mitrailleuse de caisse.

EN KIOSQUE : BATAILLES n°50

MORTAIN : LA 116. PANZER ATTAQUE !

Dans ce Batailles numéro 50, les sujets originaux ne manquent pas : le passage de la Seine par la 21. Pz. Division, le dégagement de la poche de Kovel par la 5.SS-Panzergrenadier Division Wiking, le rôle de la DCA alliée dans la tête de pont en Normandie, la zone d'assaut britannique sous les attaques navales et aérienne allemande.

A lire également le témoignage haut en couleur du SS-Obersturmführer Rudolf von Ribbentrop (fils du ministre des Affaires étrangères du Reich) décrivant son engagement dans la bataille de Koursk à bord de son Panzer IV.

AU SOMMAIRE :

La DCA alliée dans la tête de pont normande
Le Panzer IV dans la bataille de Koursk
L'opération Lüttich : les Panther de la 116 Pz. Div.
La 21. Panzerdivision franchit la Seine
Les chasseurs de Chartreuse dans la Coloniale
La 5. SS. Division Wiking à Kovel
La «zone d'assaut» sous les attaques allemandes

BATAILLES
numéro 50
bimestriel janvier-février 2012
France métro. : 6,75 €
www.bataillesmag.com
Batailles
DU JOUR-J À LA VICTOIRE
Le SS von RIBBENTROP raconte KOURSK
MORTAIN : LA 116. PANZER ATTAQUE !
L'HISTOIRE MILITAIRE DU JOUR-J À LA VICTOIRE
LA 21. PZ. DIV. FRANCHIT LA SEINE
LA 5.SS-WIKING À KOVEL
LA DCA ALLIÉE EN NORMANDIE

BON DE COMMANDE PAGE 81

22 Le Panzer IV à Koursk
23
Les premiers T-34 approchent
La formation de nos équipages durait plusieurs mois, celles des Soviétiques, quelques semaines à peine

72 La « zone d'assaut » navale sous les attaques allemandes
Comme chaque nuit, les avions allemands larguent des mines devant les plages
28 juin 1944
29 juin 1944
30 juin 1944

6,75 € en kiosque

NOUVEAUTÉ

CHARS ET BLINDÉS DE CAVALERIE 1939-1940

LA 1RE DLM AU COMBAT

Oui, dès l'avant-guerre, la France disposait de divisions légères mécaniques (DLM) qui, fortes de leurs 300 engins blindés (250 chars, 50 automitrailleuses), de leurs trois bataillons de dragons portés et de leurs 36 pièces d'artillerie tractées, n'avaient de légères que le nom.
Ce nouveau titre de la collection *L'Encyclopédie de l'armée française*, nous conte l'histoire faite de vitesse, de poudre et de sang, de la première de ces grandes unités françaises d'un type nouveau.
A l'aube du 10 mai, la 1re DLM s'élance vers les Pays-Bas, à travers les plaines de Belgique et des Flandres, dans la bataille de la forêt de Mormal puis à la reprise de Mont-Saint-Eloi.
Echappés de l'enfer de Dunkerque, nombre de ces hommes vivront les derniers combats sur le sol de France, sans jamais avoir éprouvé le sentiment d'être vaincus ■

L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
CHARS ET BLINDÉS DE CAVALERIE, 1939-1940
LA 1re DLM AU COMBAT
Erik Barbanson
avec le concours de François Vauvillier

Parution prévue : fin janvier 2012

160 PAGES
450 PHOTOS
35 PROFILS
15 CARTES

Dédicace

Le 11 février 2012,
de 14h à 18h
à la **librairie A&C**
8 rue de Crussol à Paris 11e,
Erik Barbanson et
Arnaud Prudhomme
dédicaceront leurs
livres respectifs :
la **1re DLM au combat**
et **Breguet 693**

37,95 €
au lieu de 39,95

PORT **OFFERT**

BON DE COMMANDE PAGE 81

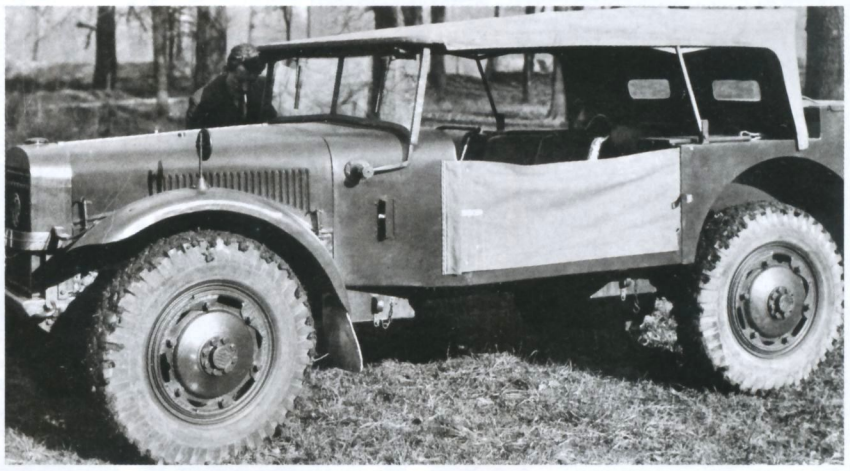
Le Latil M7T1 trop peu, trop tard*

A la fin des années trente, l'armée française recherche des tracteurs pour ses canons de 25 mm antichar. Laffly présente son modèle V 15 T en premier, puis Latil vient avec son M7T1. En règle générale, les deux modèles ont des performances à peu près équivalentes ; cependant le Laffly est préféré, sauf en ce qui concerne la consommation en essence où le Latil est nettement à son avantage.

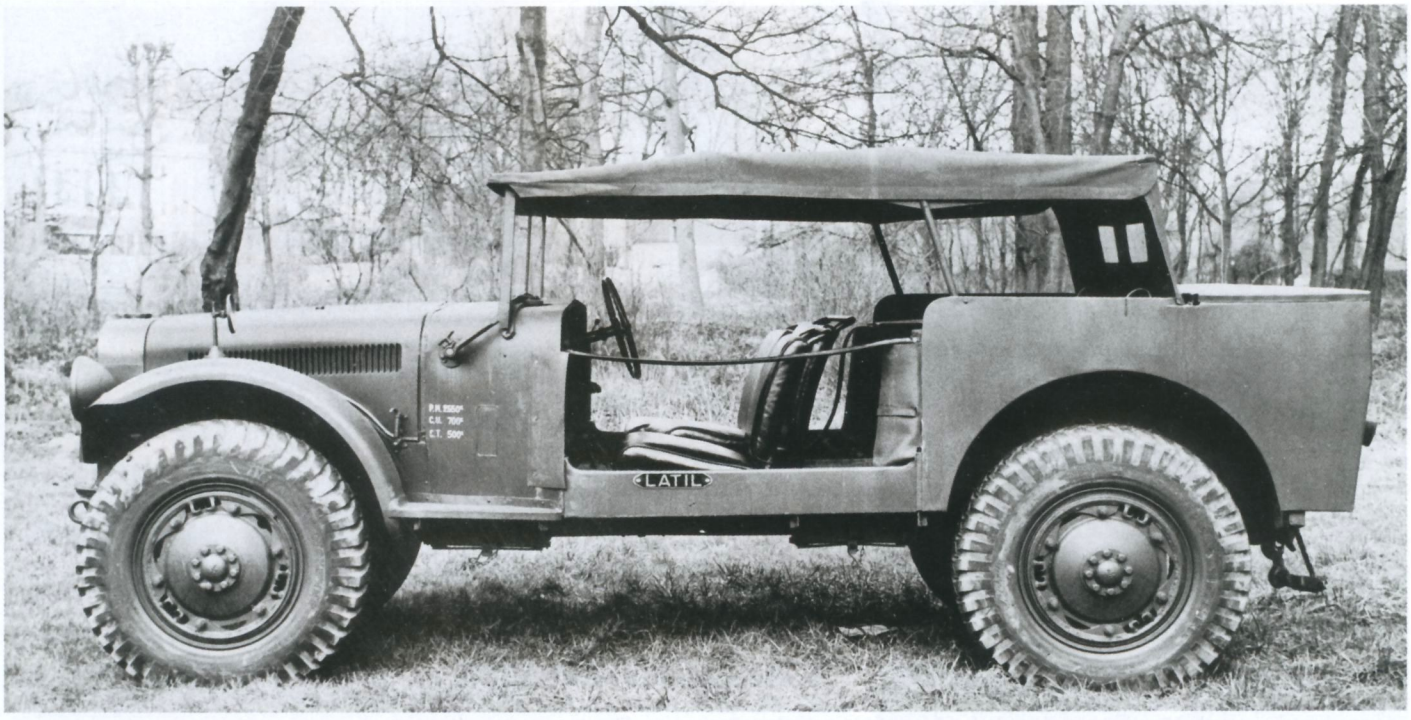
Le Laffly gagne la confiance de la Cavalerie, tandis que le Latil remporte les suffrages de l'Infanterie. Début 1939, sans attendre la fin des essais du prototype, la Direction de l'Infanterie passe commande de 175 véhicules qui doivent équiper les sept compagnies divisionnaires antichars (CDAC) des divisions d'infanterie motorisées. Parallèlement, la Direction du Génie passe commande de 310 véhicules sur le même châssis, mais équipés d'un appareil dérouleur de câbles téléphoniques. L'usine prévoit la livraison des modèles à partir de septembre 1939 à raison de 70 véhicules/mois (production en temps de paix). La livraison doit être terminée en juin 1940. Mais les commandes tardent à venir et la déclaration de guerre modifie les plans. Ainsi sont commandés, le 17 septembre 1939, 400 nouveaux tracteurs à livrer en première urgence, suivis d'une centaine d'exemplaires par mois pour pallier les pertes, ceci sans compter les commandes pour le Génie. Par la suite, le Latil devait rester le seul tracteur de canon de 25 mm AC en production, le modèle Laffly étant évincé pour une meilleure standardisation de la logistique. Par ailleurs, grâce au renfort de Simca, la

Par Alain AUBRAT

* selon la formule chère aux aviateurs, considérant le Dewoitine 520, l'Arsenal VG 33 ou le LeO 451 en particulier.



Ci-dessous.
Sur cette vue du prototype, on distingue nettement les différences avec les véhicules de série, en particulier la lame de protection avec le raidisseur central, les crevés de capot au nombre de 24, et la carrosserie au niveau des roues arrière.
(Photo coll. J-F Antoina)



Ci-dessus.
Une des photos officielles d'un des véhicules de la première série, matricule M 44253. Cette vue de profil montre notamment la nouvelle disposition des 36 crevés de capot. *(Photo coll. J-F Antoina)*

production devait passer en 1941 à 300 véhicules/mois. Il est intéressant de constater que les prévisions de production sont faites dans l'optique d'une guerre statique concentrée comme quelques décennies auparavant sur le nord et l'est de la France, épargnant les sites de production du reste du pays et dans des conditions optimales. En fait, ce ne resteront que de belles prévisions. En effet, les usines Latil se trouvent, comme toutes, désorganisées suite à la mobilisation générale: pénurie de main d'oeuvre et de livraisons de matières premières, en particulier des aciers spéciaux. Finalement, l'armée ne reçoit ses 49 premiers tracteurs qu'en mars 1940, suivis de 44 en avril. Prévus pour être en dotation des CDAC des DIM, les premiers le sont dans les faits à quatre bataillons de chasseurs portés des Divisions Cuirassées (Dcr). 48 nouveaux tracteurs sont livrés à la fin de mai. Lorsque l'usine est évacuée le 12 juin 1940, beaucoup de matériels sont à divers stades de la construction. Il semble cependant que seule la version tracteur du canon de 25 mm ait connue la série. Viennent ensuite les heures sombres. Il est probable que l'occupant ait fait terminer les châssis en cours et peut-être même ait commandé de nouveaux matériels, leur adjoignant une roue de secours. A la libération, l'armée française a quantifié ses besoins, besoins que l'armée américaine a refusé de couvrir entièrement. Elle s'est donc retourné vers les constructeurs qui avaient livré les matériels les plus modernes vers 1939/1940, et c'est ainsi que resurgirent en particulier les Latil M7T1 et autres Laffly à deux ou trois ponts moteurs. Pour ce qui nous intéresse, les modèles d'après libération peuvent être scindés en deux séries : la première de 1944 à 1945, la seconde à partir de 1946. On différencie les véhicules de la première tranche principalement par la suppression du macaron Latil sur le radiateur, et à la découpe du capot moins incurvée dans sa partie arrière. D'autres améliorations se succèdent, jusqu'à donner le dernier type, où les modifications sont plus profondes. Un pare-choc est alors installé à l'avant, entraînant la suppression de la barre protectrice du radiateur, lui-même remplacé par un modèle ordinaire. De nouveaux crevés de capot apparaissent en avant, et au dessous à l'arrière de la grande ligne latérale. Une donnée est radicalement modifiée au sortir de la guerre. En effet, la charge tractée était à

Ci-dessus.
Les vues d'époque du M7T1 en opération sont rarissimes, tout comme celles des quelques-uns qui ont été réutilisés par l'occupant. Celui-ci, matricule WH-414125, a été surpris en un lieu indéterminé en septembre 1941.

Ci-dessous.
Photographié après avoir dépassé la tête d'une dune, ce M7T1 matricule M 950170 présente les spécificités des productions de 1944/1945. Les ailes avant sont plus enveloppantes, la plaque Latil fixée sur le radiateur a été supprimée. Par ailleurs, les pneus sont désormais à chambre à air, et une roue de secours a été placée à l'arrière du camion. *(Photo coll. J-F Antoina)*

Ci-dessus. ***Photographié à Ksar es Souk (Maroc) en 1948, celui-ci, matricule 701 817, fait partie des dernières livraison, après 1946. Le capot présente quelques crevés supplémentaires en avant et au dessous de la ligne rectiligne présente depuis les débuts. Un pare-chocs a été fixé en position frontale en lieu et place de la lame de protection du radiateur, et ce dernier est maintenant d'un modèle classique.*** *(Photo coll. P Danjou)*

l'origine de 500 kg. Après quelques légères modifications, elle est subitement augmentée à 2500 kg, une remorque de 2 tonnes devant lui être attelée. Les dernières livraisons ont lieu en 1949. En tout, il y aurait eu plus de 900 véhicules construits, les données étant incomplètes, étant donné que l'on n'a pas retrouvé trace de certaines séries de numéros de châssis. Les Latils M7T1 seront réformés dans le courant des années cinquante et soixante.

Ne terminons pas cet historique sans parler d'un véhicule qui a un peu des airs d'arlésienne. En effet, Latil a présenté un modèle 6 x 6 dont beaucoup de pièces étaient communes avec le M7T1, nommé M7Z1. Destiné à l'origine à la traction du canon de 47 mm antichar, il n'a pas connu une véritable production en série. Au moment de l'évacuation de l'usine, des châssis étaient sur les chaînes de montage, et il est probable que quelques-uns aient pu être livrés dans les jours qui ont précédé. Il existe cependant quelques vues constructeur qui attestent de sa réelle existence. Au moins un exemplaire sera utilisé par l'occupant, en témoignent deux photographies qui posent pas mal de questions, la caisse ne ressemblant pas aux modèles commandés par l'armée française. ■

Ci-dessus à gauche. ***Concurrent direct du M7T1, le laffly V 15 T a été choisi par la Direction de la Cavalerie pour équiper les unités antichar des Divisions Légères Motorisées en particulier. Beaucoup de ces tracteurs ont été dûment remis en service par l'occupant, après l'armistice. L'armée allemande a aussi, comme pour le Latil, fait terminer les châssis en cours de montage pour son propre usage. Celui-ci, plaque WH-583856, a, selon les annotations au dos, été remis à son conducteur à Paris le 25 octobre 1940.***

Fiche technique du Latil M7T1 tracteur léger pour canon de 25 mm AC

Longueur	4,10 m
Largeur	1,80 m
Hauteur	1,80 m avec la capote montée
Empattement	2,70 m
Poids à vide	2 450 kg
Charge utile	700 kg
Charge tractée	500 kg (1939), 2 500 kg (1946)
Performances et caractéristiques techniques	
Vitesse maximale	60 km/h
Consommation sur route	23 l/100 km
Autonomie sur route	320 km
Réservoir d'essence	65 litres, et une nourrice de 10l
Garde au sol	32 cm
Pneumatiques	210 x 18, increvables sur les livraisons d'avant-guerre. Essieux rigides avec suspension par triangles.
Boîte de vitesse	4 avant, 1 arrière avec réducteur Pont avant débrayable
Système électrique	12 V
Système de freinage	par hydraulique
Treuil	capacité de 2 200 kg, fabrication Latil
Moteur Hercules	
Type	Latil M7
Nombre de cylindres	4
Alésage	85 mm
Course	120 mm
Cylindrée	2,7 l
Puissance	50 ch à 2 200 t/mn
Carburant	essence
Refroidissement	par eau

Il était prévu une version à 6 roues motrices du M7T1, dénommée M7Z1. Ce véhicule n'a été construit qu'à une poignée d'exemplaires, la fabrication ayant été en seconde priorité après la version 4 x 4, commandée pour les unités d'infanterie. Ce camion présente nombre de différences avec les plans d'usine, mais beaucoup de points communs avec les modèles 4 x 4 de série, notamment toute la partie avant. Celui-ci a été dûment immatriculé dans la Wehrmacht WH-1164416, à une date vraisemblablement postérieure à la mi-1943. *(P. Danjou)*

Le Latil M7T1

une autre idée de la collection

Par Alain AUBRAT

Alors que les véhicules d'origine américaine sont légions dans les collections de véhicules militaires sauvegardés, eu égard à leur quantité produite, les véhicules français de la période France 1940 sont très rares.

La plupart de ceux que l'on peut voir maintenant sont issus des productions d'après 1944, et seuls quelques rarissimes exemplaires sont des rescapés de la débâcle. Celui qui nous intéresse aujourd'hui a été restauré aux couleurs du 17e Bataillon de Chasseurs Portés, bataillon qui fut l'un des premiers à en être équipé. L'engin, sorti après 1946, a donc dû être modifié pour coller au maximum avec les productions d'avant guerre. Bien sûr, certains détails trahissent encore son origine, mais on peut dire que l'ensemble est attrayant. Il fut retrouvé dans la région lyonnaise dans les années 1990 et sa restauration a duré plus de deux années. Je remercie son propriétaire, Monsieur Régis Duwer, pour sa gentillesse et sa disponibilité. ■

Ci-contre.
Cette photo de la face avant révèle nombre de détails: les pièces supportant les phares et leurs fixations, la barre de protection du radiateur, le macaron circulaire Latil.

Ci-dessus.
M 44277 correspond au matricule d'un des véhicules de la première série livrée. Il est équipé ici de pneus Dunlop track grip au dessin caractéristique en V tête-bêche. Le tracteur dispose de quatre coffres situés à proximité directe des roues, juste après les roues avant et juste devant les roues arrière. Ceux-ci servent à entreposer les chaînes qui leur seront fixées en cas de nécessité.

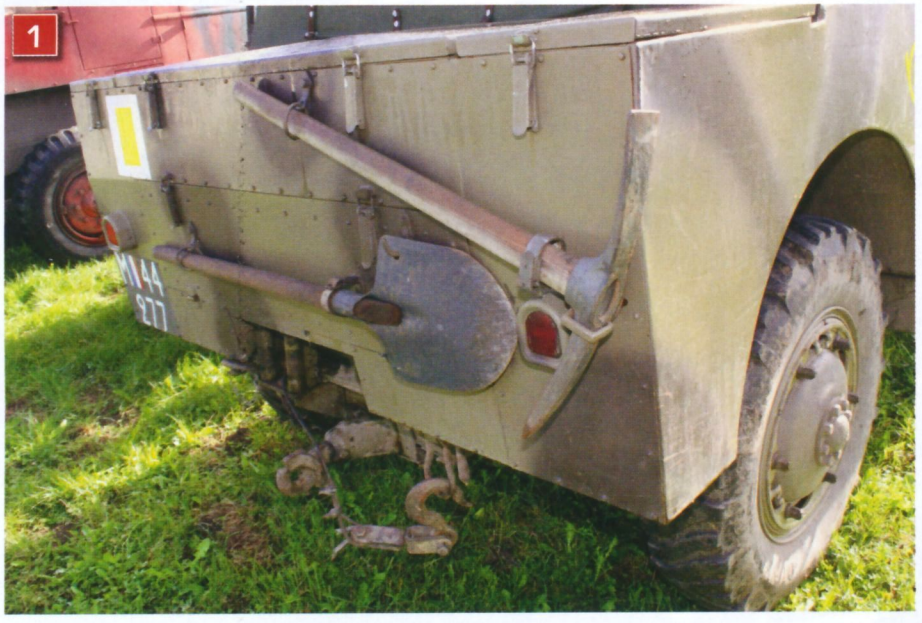


Photo 1.
A l'arrière sont fixées la pioche et la pelle. S'y trouvent également les fermetures des divers coffres, quatre attaches en haut pour les trois coffres supérieurs, celui du milieu en comportant deux, et les deux du battant supportant la pelle.

Photo 2.
Vue de détail de l'attache du pare-brise, côté droit. On y distingue le fil électrique allant au moteur des essuie-glaces et la vis de fixation sur la partie mobile. Notez le petit coffre inférieur situé juste après le garde-boue.

Photo 3.
Gros plan sur le bouchon du radiateur et les huit éléments démontables de celui-ci. Ce type de radiateur sera abandonné sur les modèles produits après 1946.

Ci-dessous.
Utilisé comme tracteur léger d'infanterie pour le canon de 25 mm antichar, le Latil M7T1 est un matériel performant, il dispose d'un treuil à l'arrière d'une capacité de traction de 2 200 kg. A l'arrière du camion est peint l'insigne de l'infanterie, un rectangle jaune dans un autre de couleur blanche.

Photo 4.
Le phare blindé Guicherd est fixé sur l'aile droite. Comme ses équivalents allemand (Notek) ou américain (le fameux black out), il empêche la diffusion du halo lumineux. N'éclairant plus que très faiblement vers l'avant, ce n'est que grâce aux parties peintes en blanc sur les véhicules qui les précèdent que les conducteurs peuvent maintenir les distances en convoi. Aucun pilote d'avion ne peut alors discerner quoi que ce soit.

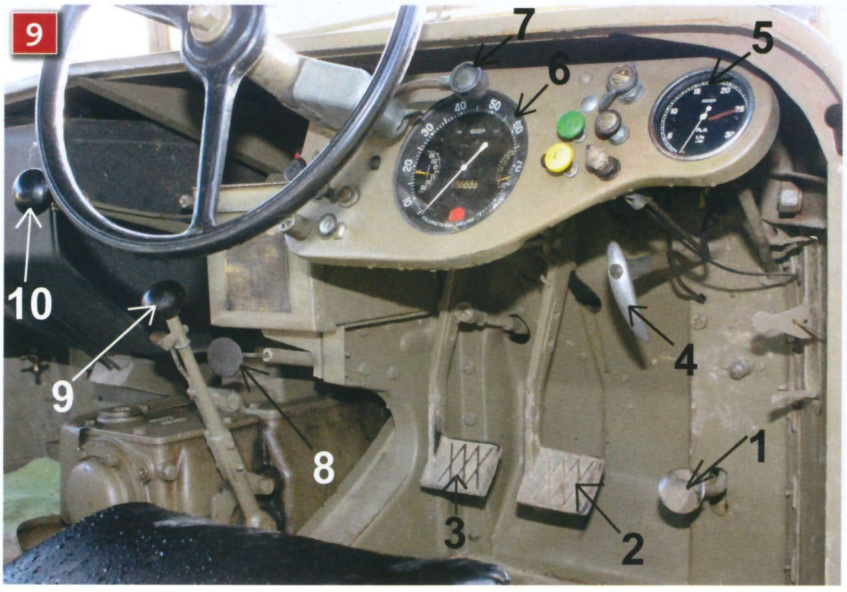
Photo 5.
La carrosserie arrière comporte de nombreux coffres. On distingue ici nettement le capot de fermeture de l'un d'eux en haut. La suspension de la roue arrière a un grand débattement, aussi un espace conséquent y est laissé.

Photo 6.
On voit parfaitement sur cette vue les différents éléments de la jante démontable. Les griffes peuvent servir à fixer des chaines si le besoin s'en fait sentir. Les roues avant et arrière sont identiques.

Photo 7.
La portière en toile est ici repliée, il n'était pas prévu de rideaux translucides faisant office de vitres. De chaque côté de la banquette arrière se trouve un coffre.

Photo 8.
Les phares sont fixés sur une pièce rattachée à l'aile et entre la protection du radiateur et la carrosserie. Notez également l'attache-capot.

Photo 9.
Vue du poste de pilotage. (1) pédale d'accélérateur. (2) pédale de frein. (3) pédale d'embrayage. (4) frein à main. (5) compte-tours. (6) compteur kilométrique avec le compteur de vitesse, le témoin d'huile et de charge électrique. (7) comodo codes/phares. (8) débrayage du pont avant. (9) levier petite et grande vitesse. (10) levier de vitesses.



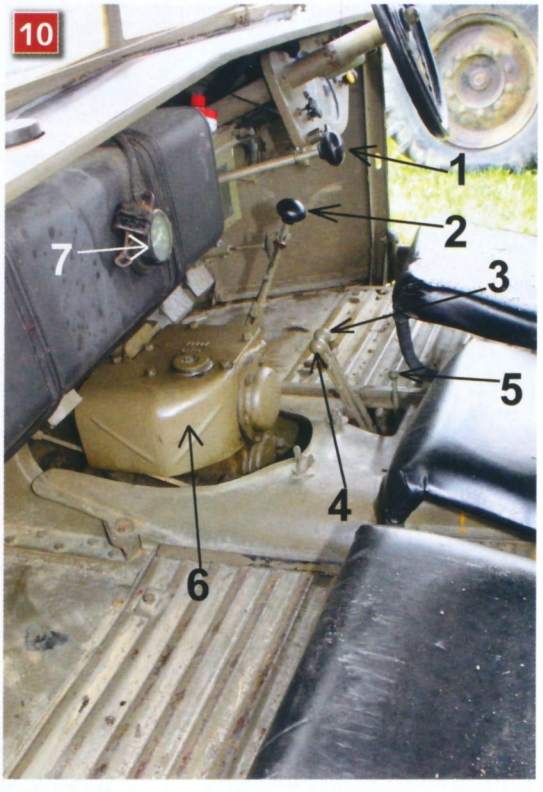


Photo 9.
Vue du poste passager, les différents leviers et pièces mécaniques. (1) levier de vitesses. (2)levier petite et grande vitesse. (3) blocage différentiel arrière. (4) blocage différentiel avant. (5) treuil. (6) réducteur. (7) jauge à essence.

Photo 1.
Le réservoir d'essence est face au siège passager. Sur le dessus se trouve le bouchon de remplissage, tandis que l'on peut lire facilement la jauge.

Photo 2.
La capote comporte deux hublots de vision vers l'arrière, mais la visibilité reste très faible. Elle est supportée par quelques tubes formant armature, qui se replient en arrière de la banquette.

Photo 3.
Trois soldats prennent place à l'avant, face à la route. Leur position n'est pas très confortable, étant quasiment assis au niveau du plancher. Le siège du milieu n'est ici pas attaché, car il doit être légèrement orienté en biais vers la gauche, afin que la boîte de vitesses et le réducteur ne gênent trop les jambes du fantassin.

Photo 4.
A l'arrière s'installent deux soldats, pour lesquels la vue est médiocre. De chaque côté des la banquette se trouvent des coffres.

Photo 5.
Le pont avant (dont on distingue le bouchon de vidange) est protégé par une solide plaque en quart de cercle fixée sur le châssis en dessous du radiateur. Les deux trous permettent l'accès aux boulons de fixation de ce dernier. L'anneau bien visible ici sert pour le câble du treuil, lorsque celui-ci est actionné vers l'avant.

Photo 6.
La suspension se compose pour chacune des roues de deux triangles avec un ressort. Entre ceux-ci passe le cardan.

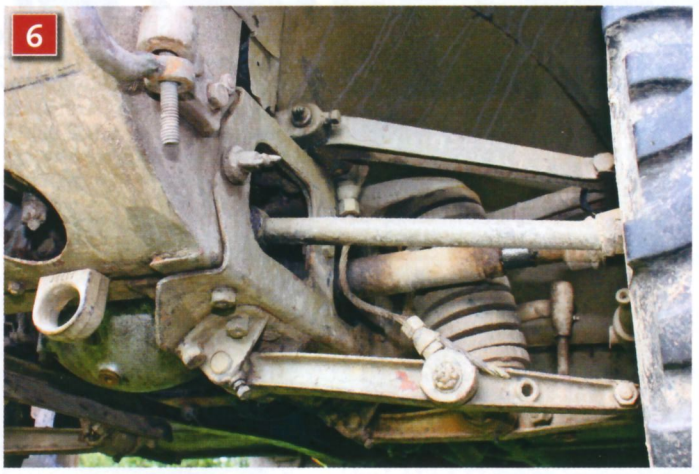


Photo 7.
Cette photo de l'avant de la suspension de la roue arrière droit présente quelques détails intéressants, comme la fixation du ressort hélicoïdal entre les triangles, et, positionnés au centre, l'arbre de transmission avec le disque du frein à main à son extrémité et le pot d'échappement.

Photo 8.
Vue de l'arrière de la suspension de la roue arrière droit. Remarquez les solides fixations des triangles, le cardan passant entre ceux-ci, ainsi que la sortie du pot d'échappement et juste à côté l'anneau qui sert de guide lorsque l'on doit utiliser le treuil vers l'avant.

Photo 9.
Le véhicule est équipé d'un treuil, logé entre les longerons du châssis à l'extrémité arrière. Cette vue riche en détails montre le tambour avec le câble, les rouleaux guidant ce dernier par l'arrière, les manilles de traction ainsi que le crochet d'attelage pour le canon de 25 mm AC.

Photo 10.
Voici un des quatre coffres inférieurs, avec le compas d'ouverture du battant.

Photo 11.
La boîte transfert permet la transmission aux roues avant et arrière. Tout contre, on aperçoit le pot d'échappement. De chaque coté des longerons se trouvent les coffres inférieurs de devant pour les chaînes.

LES PETITES ANNONCES

VENTES-ÉCHANGES

Tractez en sécurité
100 4x4 à choisir
Chez 4x4 Edouin
à votre service à Bernay 27300
depuis 1977
Vues du stock :
www.4x4edouin.com
02 32 46 23 59
ACHETONS 4X4

PIÈCES DÉTACHÉES

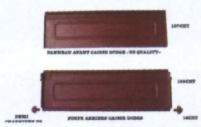
● - BOITE CONNEXION RADIO BC 606 BLINDÉ US NEUVE ORIGINE 39 € HT - jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

● - PHARE 6V COMPLET GMC NEUF ORIGINE «GUIDE USA» 80 € HT- jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

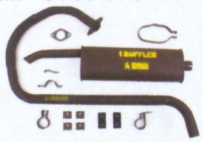
● - KIT COMPLET REPRO USM1 INERTE 160 € HT- jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

● - POMPE A EAU COMPLETE FORD GPW NEUVE ORIGINE 149€ HT- jeepsudest@orange.fr 04 90 39 56 27

● - PIECES DE CAISSE DODGE US - jeepsudest@orange.fr 04 90 39 56 27



● - KIT ECHAPPEMENT COMPLET JEEP 99 €HT - jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27



● V. Moteur GMC, Boite GMC, arbre transmission. Départ 72. Tél. : 06 42 55 98 98.

● V. Blindé Ferret MK2, GMC pompier REM. GMC pièces CMC neuves. Boite transfert Chevrolet. Tél. : 06.11.91.30.07. ou 05.57.76.18.31.

● V. Moteur Mercedes OM 319.9, 6 cylindres diesel, refait à neuf, pistons, injecteurs, dynamo, démarreur, embrayage, etc. pour Unimog ou GMC à ponts split, avec berceau avant, cloche d'embrayage et radiateur. Tél. : 01.60.66.02.97 ou 06.13.43.72.67 (Seine-et-Marne).

● V. Pompe à eau reconstruite DODGE Prix : 120€ HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Carburateur carter US reconstruit JEEP. Prix : 270 € HT - Tél.: 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Superbe repro en métal de cal 50 et 30 refroidie par eau. Egalement dispo pour affut Maxon. Info : a.witmeur@skynet.be

● V. Pompe à huile reconstruite GMC. Prix : 100 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● Vends pour signalisation de véhicules feux flash stroboscopique 22 leds 12 V blanc/bleu, rouge/bleu, blanc rouge ou bleu avec centrale clignotante 3 modes, dimensions 10 x 4.3 x 2.4 cm. 35 € la paire. Disponible aussi modèles à 48 leds. Renseignements : psrrzn@aol.com ou 0624 930 851.

● V. 2 pneus Michelin 11.00 x 20. Tél. : 04.73.83.99.90.

● V. Pneu Michelin 7.50 R 15, pas roulé, 100.) Augereau, 22 Bd de l'Océan, 33120 Arcachon.

GARAGE G.M.C
Vente pièces détachées
JEEP – DODGE – GMC
114, rue Jean Jaurès 62230 OUTREAU - Tél. : 03.21.33.92.16
E – mail : garagegmc@sfr.fr - www.garage-gmc.com

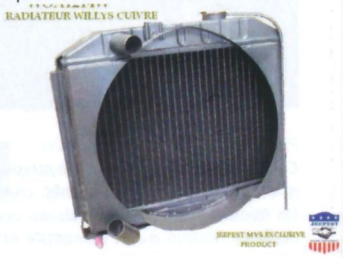
● V. Pièces neuves, calorstat, bougie de préchauffage, etc. pour Mercedes UNIMOG 411 et 421 et roue complète chaussée 10.5X20 profil route. Tél. : 03.84.37.47.85 ou 03.84.68.60.31. françoisguillemin39@orange.fr

● V. Prismes rétroviseurs Mle 1925 avec étuit cuir 10 € port compris. Tél. : 06.77.47.56.33.

● V. Lot 6 capotes caoutchoutées motard Allemand, 39/45 (copie armée française) 240 € ou échange. Tél. : 05.65.81.60.29.

● V. réservoir pour Jeep WILLYS MB reproduction du modèle d'origine avec marquage «OLACO», produit de qualité «made in France» en exclusivité réf. : WOA6618. Prix 315.00€ HT JEEPEST MVS. Tél. : 03.29.89.03.03 ou en boutique sur WWW.JEEPEST.COM

● V. radiateur pour Jeep WILLYS MB reproduction du modèle d'origine, modèle tout cuivre comme avec boite supérieure emboutie type MB, produit exclusif réf. : WOA1214W. Prix 300.00 € HT JEEPEST MVS. Tél. : 03.29.89.03.03 ou en boutique sur WWW.JEEPEST.COM



● V. pneu military pour Jeep WILLYS ou Ford en profil identique au GOODYEAR de guerre, grande quantité disponible, import JEEPEST MVS réf. : WOA7791ASIE prix 90.00€ HT. Tél. : 03.29.89.03.03 ou en boutique sur WWW.JEEPEST.COM

● V. interrupteur «rotary switch» pour véhicules US de guerre, ori-

JEEP PIECES SURPLUS AMERICAIN
J.P.S.A
JEEP MB
FORD
M201
M38
M38 A1
GMC
DODGE
RENAULT 2087

Pas toujours présent,
prévenir avant déplacement
40 ans d'expérience font la différence
TÉL. : 01.47.60.14.18
Port. : 06.12.92.96.04 – Fax : 01.47.60.00.20
Ouvert du lundi au vendredi
de 8h à 12h et de 13h30 à 18h
Samedi matin de 8h30 à 12h
88bis, rue de l'aigle
92250 La Garenne Colombes

LES PETITES ANNONCES

gine «new old stock» en quantitélimitée réf. : WOA11866 prix 90.00€ HT. Tél. : 03.29.89.03.03 ou en boutique sur WWW.JEEPEST.COM

VÉHICULES

● BMW MOTORCYCLE R35. Recent show winner, also V5C reg XFO734, historic class reluctant sale due to ill health. £6500. Tel. : Mike +44 (0)1.562 752.870 Mobile: +44 (0)7.532.187.796 (Works) **From Military Machines International.**

● V. WW1 US ARMY NASH QUAD. Runs well. Has the correct original steel ammunition body (not fitted) with replica doors. Good tyres. Has original seat to be fitted. Very rare truck. Only two others in the UK. £19,500. Telephone +44 (0)7.770.922.211 or Goshahn@AOL.com (Dorset) **From Military Machines International.**

● V. FV432 MK2/1 1967 - recently been refurbished inside and out. Has good recon K60 pack with only 171 hours on the clock also fitted are new prockets, track adjuster assemblies road wheels, tracks and pads in vgc new batteries fitted, and clansman comms units runs and drives very well. Inservice history card. Vehicle is finished in Berlin Brigade urban a very camoflage scheme. Can arrange haulage of vehicle if required Price £9,500 Tel: +44(0)7.880.988.168 **From Military Machines International.**

● V. 1941 US.ARMY GMC 353 Catering wagon, with full UK license to sell hot food and drinks. A rare opportunity for someone to start a new catering business with this very unique truck. Can be driven on a car license and is mot and tax exempt, we would be interested in taking a WW11 military motorcycle as part exchange. Tél. : +44(0)1.233.860.564 or +"(0)7.850.685.905. Email info@usoshows.com **From Military Machines International.**

● V. 1963 HOTCHKISS Willys Jeep. Recently fully restored to high standard. Crisp paint and markings, no corrosion, ready to drive or show. Delivery available, 12 months MOT. West country based. Price £10,995. ebarrimore@hotmail.com. Tél. : +44(0)7.962.319.339. **From Military Machines International.**

● V. Camionette Dodge T 214 WC51 avec treuil, moteur diesel 6 cylindres perkins, bâches neuves, 6 500 €. Tél. : 06.73.17.31.61 (Bouches-du Rhône)

● V. Camion GMC CCKW 353 avec treuil, bon état, avec papiers des Domaines. Tél. : 05.53.50.19.52 (Corrèze)

● V. Camions Ward-LaFrance, GMC CCKW 353 bloster, Marmon MH 600 BS, Jeep Willys, 1959, CGC, CT et remorque pour Simca. Tél. : 06.08.16.29.57 (Hérault)

● V. Moto Peugeot 5 X 8, AR 979, 79cm3, 10021 km roulement bielle HS, 500 €. Alain.delame@wanadoo.fr ou tél. : 06.82.11.81.41.

● V. Weasel état collection, 12 000 €. Visible Indre. Tél. : 02.54.36.28.34.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 CAMO ex armée française parfait état d'origine CT ET CG OK 11 500€. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 106SR restaure de A à Z état exceptionnel papiers OK 18 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

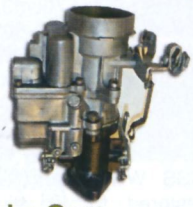
LES PETITES ANNONCES

Pompe à huile reconstruite complète distribution pignon :85€ HT JEEP

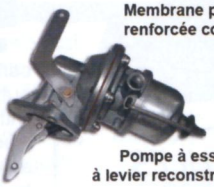
WWW.JEEP-DODGE-GMC.COM

SPECIAL JEEP

Membrane pompe à essence renforcée complète : 15€ HT JEEP



Carburateur carter US reconstruit: 270€ HT JEEP



Pompe à essence complète à levier reconstruite : 70€ HT JEEP

SURPLUS MILITAIRES ET INDUSTRIELS

SMI D1092-La Gare
38840 - La Sône

E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com

Tél:+33 (0) 476 644 356
Fax: +33 (0) 476 644 455

● V. JEEP HOTCHKISS M201 RECONDITIONNEE sellerie bâche freins pneus neufs mécanique révisée de A à Z carrosserie revue. Prête à prendre la route CT ET CG OK 15 000€. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. DODGE WC62 restaure sellerie bâche freins pneus neufs CT ET CG OK 15 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. HALF TRACK WHITE M3 restaure parfait état chenilles bâche pneus NEUFS carte grise OK 42 000 € . Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. HALF TRACK INTERNATIONAL restaure parfait 2tat chenilles bâche pneus NEUFS carte grise OK 45 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. DODGE WC56 COMMAND CAR parfait état mécanique et carrosserie sellerie bâche freins NEUFS 21 500 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. SCOUT CAR M3A1 parfait état mécanique et carrosserie complet avec RING et papiers 32 000€. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. GMC DUCKW parfait état complet avec tous ces accessoires 42 000 €. Tél.: 06.81.01.44.92.

● V. DODGE WC54 restaure parfait état complet d'origine CG ET CT OK 16 500 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. HARLEY DAVIDSON WLA 750 parfait 2tat fonctionne a merveille papiers OK 18 500 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 RECONDITIONNEE sellerie bâche freins pneus neufs mécanique révisée de A à Z carrosserie revue. Prête à prendre la route CT ET CG OK 15 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. JEEP HOTCHKISS M201 RECONDITIONNEE sellerie bâche freins pneus neufs mécanique révisée de A à Z carrosserie revue. Prête à prendre la route CT ET CG OK 15 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Jeep Ford GPW 29 juillet 1944 Numéro moteur et chassis pareil ! Restaurée par un professionnel. Superbe état, FORD unique! 26.900 €. Tél. : 02.33.10.27.70.

● V. VO339 JEEP WILLYS MB 6 volts caisse standart origine, rénovée peinture olive drab, pneus military, sellerie US neuve. Bonne mécanique avec contrôle technique, disponible immédiatement. Visible a St MIHIEL 55. Tél. : 03.29.89.03.03. 18 000 €

● V. VO435 JEEP HOTCHKISS très bon état, mécanique révisée avec contrôle technique, idéal promenade ou tout terrain. Disponible immédiatement, livraison possible. Visible à St MIHIEL 55. Tél. : 03.29.89.03.03. 12 000 €

● V. VO469 JEEP WILLYS/ HOTCHKISS 1955 très bon état, mécanique révisée avec contrôle technique, idéal promenade ou tout terrain. Disponible immédiatement, livraison possible. Visible à St MIHIEL55. Tél. : 03.29.89.03.03. 10 000 €

● V. VO468 GMC CCKW352 très bon état ex. Armée Norvégienne avec une peinture, pneus bon état, plaques US, faisceau origine etc...Belle carrosserie. Pour connaisseurs, livraison possible selon localité. Visible a CHATEAUDUN 28. Tél. : 02.37.44.19.40. 14 000€ avec bâche US.

LES PETITES ANNONCES

TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

JEEPEST

SERVICES PIECES ET RENOVATIONS
DEDIES A VOTRE PASSION

ENTRETIEN / REPARATION
Mécanique Révision
Carrosserie "Chateaudun"
Peinture "Chateaudun"
Devis / Conseils

VENTE DE VEHICULES
M201 HOTCHKIS 24 volts
MB/GPW WILLYS 6 volts
M38 WILLYS 24 volts
M38A1 WILLYS 24 volts
M151 A2 MUTT 24 volts
M715 KAISER 24 volts

JEEPEST
MILITARY VEHICLE SUPPLY

JEEPEST SAINT MIHIEL (55)
25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax 03 29 90 90 90

JEEPEST CHATEAUDUN (28)
93, Bd Kellerman - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41

Support burette en Replica

BO calandre Ford en Replica

VENTE DE PIECES DETACHEES ORIGINALES ET REPRODUCTIONS TYPE US
SPECIALISTE JEEP MB/GPW ET VEHICULES US

TOUTES LES NOUVEAUTES DISPONIBLES SUR NOTRE SITE

www.jeepest.com

● V. VO393 PACIFIC M26A1 complet 80% a remettre en état, livraison possible. Prix 12 000 € Visible a St MIHIEL 55. Tél.: 03.29.89.03.03.

● V. Hotchkiss m201, 24 volts, marquages us complet, pneus military, jantes de combat, sellerie et capote toile us, lot de bord, compteur us, porte fusil, panier arrière, ... Superbe état, a voir! 17 900 € Tél.: 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr

● V. FORD GP 1941 du 25/09/1941, S/N 15246. 100% complète avec pièces Ford d'origine, en très bel état de conservation, vendue dans l'état à remettre en route. Pneu military Firestone neufs, Sellerie neuve. 29 000 € . Tél.: 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr.

● V. Willys mb slat grill, n°115864, 6 volts, moteur willys w1, restauration complète aux usa en 2009, sellerie us beachwood, pneus military, lot de bord complet, nombreuses pièces d'origine, ... Très bel état général, modèle rare. 27 900 €. Tél. : 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr.

● V. Hotchkiss m201, 24 volts, marquages us sur demande, pneus military neufs, sellerie et capote toile us neuves, lot de bord, révision complète effectuée, ... Superbe état. 14 900 € Tél. : 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr .

● Vends rare Chevrolet pick up 1941 4x2 1/2 ton, restauré avec documents. Photos et infos a.witmeur@skynet.be Tel : 32 / 475 77 47 68.

● Vends half-track International M5A1 (rare), a restaurer, d'origine ,pas coupé, ni modifié, moteur ok, roulant et complet à 90% avec documents. Photos et infos a.witmeur@skynet.be Tel : 32 / 475 77 47 68.

Pour passer votre petite annonce gratuitement,
RENDEZ-VOUS sur notre site :
annonces.histoireetcollections.com

OFFRE SPECIALE

LA RUBRIQUE PETITES ANNONCES

Vous recherchez des pièces de rechange ou de la documentation technique, vous souhaitez vendre un véhicule ou nouer des contacts avec d'autres passionnés de votre région, cette rubrique est là pour vous y aider. Il vous suffit simplement de retourner le coupon ci-dessous avec votre règlement (voir tarif) et d'éventuelles photos.

FORMULE 1

Une PA texte sans photo dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

GRATUIT

FORMULE 2

Une PA texte avec photo couleur dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

6,50 €

PETITES ANNONCES PROFESSIONNELS

La rubrique Petites Annonces est également ouverte aux professionnels sous forme de modules encadrés. Pour tous renseignements et tarifs, contacter Séverine Piffret :

- par téléphone au 01 40 21 17 99
- par fax au 01 47 00 51 11
- par mail s.piffret@histecoll.com

PETITE ANNONCE

réservée aux PARTICULIERS

TMV004

Choisissez votre rubrique :

❑ Véhicules ❑ Pièces détachées ❑ Documentation

V. OU R.

Préciser V. (pour Vends) ou R. (pour Recherche) au début de votre annonce.

Gratuit sans photo
6,50 € avec photo

à adresser avec votre règlement à :
Histoire & Collections
5 avenue de la République
75541 PARIS cedex 11

LES PETITES ANNONCES

● vends rare Dodge WC21 de 1941, complet, restauré avec affut M24, quelquesdétails a finir. Photos et infos a.witmeur@skynet.be Tel : 32 / 475 77 47.68.

● Vends GMC CCKW 352 de 1942, excellent état d'origine, freins révisés, pneus US et documents français. Photos et infos a.witmeur@skynet.be Tel : 32/ 475 77 47 68.

MATÉRIELS DIVERS

● V. Cuisine roulante, ex-armée française, jamais utilisée depuis sortie des Domaines, 1800 €. Tél. : 06.09.06.21.01. (Ain)

● V. Grande antenne neuve complète avec aubant pour jeep et une dynamo de 6 wolt d'occasion pour jeep. Tél. : 02.43.37.77.48 (H.repas)

● V. 8 jerricans allemands, bons état, bonne peinture, année guerre. Tél. : 03.29.45.23.98.

● V. Pour EBR Panhard, phare de recherche, volant, baladeuse, TBE. Le lot : 300 €. Tél. : 05.63.57.79.95. H/R

● V. Moteur, boîte et arbre de transmission pour camion GMC CCKW 353. Tél. : 06.42.55.98.98 (Sarthe)

RECHERCHE

VÉHICULES

● R. Châssis tracté + caisse de side-car de Gillet 720 et Gnome Rhône 800 + moto René Gillet 750. Tél. Paul : 01.64.07.00.02 ou 06.82.11.80.43.

PIECES DETACHEES

● R. Support antenne spécial half track M16 plus documentation Chevrolet Canada C60. Tél. : 06.71.57.75.90.

MATÉRIELS DIVERS

● R. Groupe électrogène 15 Kva, diesel, bon état, faire offre. Tél. : 06.42.33.51.13. (Ardèche)

● R. Automitrailleuse Daimler ferret en bon état ou similaire. Faire offre, accepte autres marques, prix réaliste. Tél. : 06.86.94.35.61.

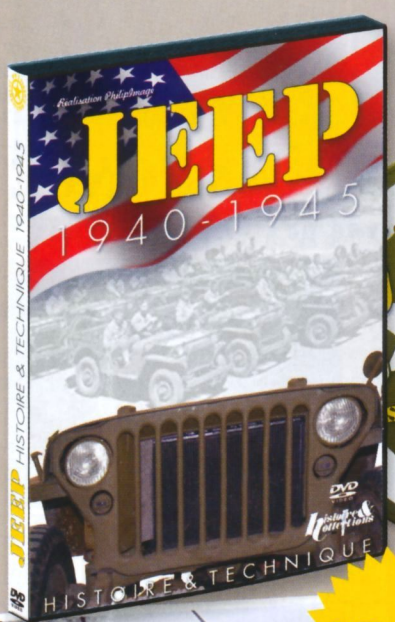
SEPTEMBRE 2012
REGION de ROANNE (42300)
IMPORTANTE
VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES DE MILITARIA EN PREPARATION :

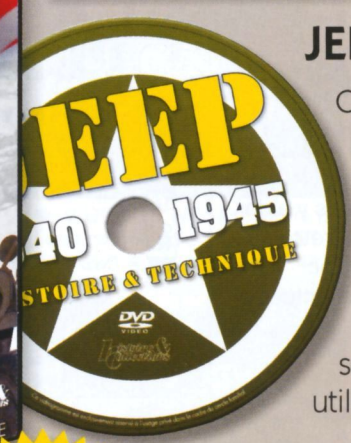
Jeep, camions, canons, avions dont Morane, pièces détachées, ...

Pour expertiser et/ou inclure des lots dans cette Vente aux Enchères Publiques
Veuillez contacter :
Me Thierry DEMADE
06.78.94.28.65
SVV DEMADE ENCHERES (agrément 2002-405)
1, route d'Orbec. BP 90817. 27308 BERNAY CEDEX
Tél: 02 32 43 47 41; Port 06 78 94 28 65
E-mail : thierry.demade@wanadoo.fr
Photos : non contractuelles

NOUVEAUTE DVD

BON DE COMMANDE PAGE 81





JEEP : Histoire & Technique 1940-1945

C'est en juin 1944, sur les plages de Normandie que les Français vont découvrir ce qui deviendra pour des millions d'hommes, de femmes et d'enfants, le symbole de la liberté retrouvée, ce sera la JEEP.
Le général Eisenhower dira : « sans la Jeep, l'Amérique n'aurait pu gagner la guerre ». Au fil du film, vous découvrirez son histoire, ses caractéristiques techniques, son évolution au fil du temps ainsi que ses diverses utilisations dans les armées alliées.

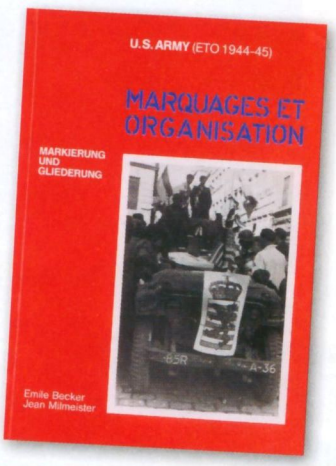
14,90 €

DVD 5 - FORMAT 16/9 - DUREE 54 mn env. - COULEURS/ N & B
Français - STEREO

Dans la bibliothèque de TMV

U.S. Army (1944-45), Marquages et organisations

Bien que sorti il y a 25 ans maintenant et réédité une fois depuis, nous ne pouvions passer à côté de ce petit livre considéré comme LA « Bible » des marquages des véhicules américains. En effet, « *U.S. Army (ETO 1944-1945), marquages et organisation* » est à la fois un manuel qui permet au collectionneur de véhicules militaires américains de la 2e GM de marquer correctement son véhicule en comprenant le système de marquage et l'organisation de l'US Army en 1944-45 mais aussi une encyclopédie qui permet au chercheur de trouver dans le répertoire des données sur l'organisation de l'US Army, la composition et les insignes des différentes divisions, l'appartenance et l'attachement des petites unités, de déchiffrer et de traduire les abréviations usuelles dans le dictionnaire des abréviations. Bref, un ouvrage très pratique pour identifier un marquage de véhicule à partir d'une photo d'époque. Même s'il accuse son côté « livre réalisé à compte d'auteur » avec ses photos en noir et blanc pas toujours de première qualité, il reste irremplaçable et, bien qu'épuisé, cet ouvrage peut être encore déniché sur internet.



Par Emile Becker et Jean Milmeister 418 pages, nombreuses photos et illustrations. Texte bilingue français/allemand. Edité à compte d'auteur.

La 1re DLM au combat

Histoire & Collections est fière de vous annoncer la sortie du nouveau volume de l'encyclopédie de l'armée française : « *La 1re DLM au combat* ». Le 10 mai 1940, la 1re division légère mécanique s'élance sur son objectif : rejoindre au plus vite les Pays-Bas. Au travers d'un texte détaillé et appuyé par de nombreuses photos, illustrations de matériels et cartes d'opération, ce livre ravira les passionnés de l'armée française.

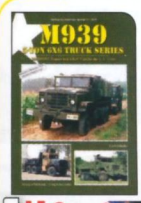
Par Erik Barbanson. 154 pages, plus de 450 photos en noir et blanc et profils. Edité par H&C.

www.librairie-ac.com

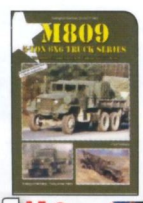
8, Rue de Crussol
75011 Paris
MÉTRO : OBERKAMPF

A&C

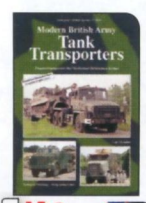
Ouvert le lundi (12h -18h) et du mardi au samedi (10h -19 h) Tél. : 01 47 00 68 72 - Fax : 01 40 21 97 55



☐ 15 € Port : 6,25 €*
M-939 5 ton 6x6 Truck Series, par C. Schulze. 64 pages ill. de 142 photos couleurs. Réf. 22078.



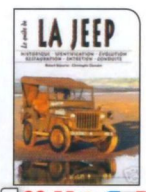
☐ 15 € Port : 6,25 €*
M-809 5 ton 6x6 Trucks Series, par C. Schulze. 64 pages ill. de 136 photos N&B et couleurs. Réf. 22930.



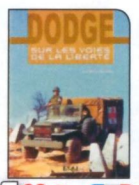
☐ 15 € Port : 6,25 €*
Modern Army Tank Transporters, par C. Schulze. 64 pages ill. de 140 photos N&B et couleurs. Réf. 23255.

☐ 10 € Port : 6,25 €*
TM – US WWII Caterpillar D-7. Fascicule de 48 pages et 150/200 illustrations. Réf. 23295

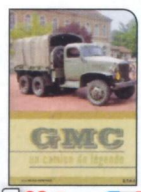
☐ 10 € Port : 6,25 €*
TM – US M-8 Light Armored & M-20 Arm. Utility Car. Fascicule de 48 pages et 150/200 illustrations. Réf. 23294.



☐ 33,55 € Port : 8,50 €*
Le Guide la Jeep, par R.Séjourné & C.Chevalet. 168 pages illustrées N&B et couleurs. Réf. 22961.



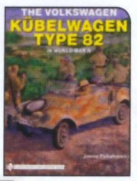
☐ 29 € Port : 8,50 €*
Dodge – Sur les voies de la Liberté, par J.-M. Boniface. 142 pages illustrées N&B et couleurs. Réf. 20324.



☐ 29 € Port : 8,50 €*
GMC – Un Camion de Légende, par J.-M. Boniface. 142 pages illustrées N&B et couleurs. Réf.20264.

CAMIONS ET UTILITAIRES

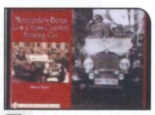
☐ 29,90 € Port : 8,50 €*
Prototypen und Sonderfahrzeuge der Bundeswehr, par K. Anweiler. 256 pages et 550 photos N&B et couleurs. Réf. 22545.



☐ 42 € Port : 8,50 €*
The Volkswagen Kübelwagen Type 82 in WWII, par J. Piekalkiewicz. 192 pages et 200 photos N&B. Réf. 23315.

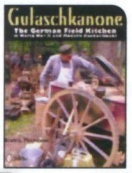
☐ 45 € Port : 8,50 €*
Volkswagen : From Nazi People's Car to New Beetle, par B. Taylor. 152 pages et 150 photos N&B et couleurs. Réf. 23157.

☐ 45 € Port : 8,50 €*
Mercedes-Benz 770K grosser Parade Car, par B. Taylor. 176 pages et 300 photos N&B. Réf. 22236

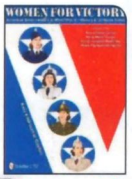


☐ 45 € Port : 8,50 €*
Mercedes-Benz G-4 Cross-Country Touring Car, par B. Taylor. 160 pages et 300 photos N&B. Réf. 85053.

☐ 32 € Port : 7,50 €*
Wartime Woodburners – Alternatives Fuel Vehicles in WWII, par J.-F. Ryan. 112 pages et 120 photos N&B. Réf. 20448.



☐ 45 € Port : 8,50 €*
Gulaschkanone – The German Field Kitchen in WWII & Modern Reenactment, par S. Thompson. 144 pages et 200 photos N&B et couleurs. Réf. 23158.



☐ 75 € Port : 8,50 €*
Women for Victory (1) Nurse Corps, par K.Endruschat Goebel. 352 pages et 1000 photos N&B et couleurs. Réf. 36633.

DOCUMENTATION & MANUELS TECHNIQUES

LE CHOIX DU LIBRAIRE

☐ 40 € Port : 8,50 €*
Churchill (1), par L. Moczulski. 176 pages et 300 photos N&B et profils couleurs. Réf. 23304.

☐ 40 € Port : 8,50 €*
Half-Track (2), par P. Janda. 240 pages et 500 photos N&B et profils couleurs. Réf. 23305.

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

L'ensemble de cette page constitue un bon de commande. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement à A&C - 8, rue de Crussol - 75011 Paris TMV004

Nom & Prénom Adresse CP Ville

Pays Adresse e-mail**

Montant Total* : €

☐ CB Signature :

Indiquez les trois derniers chiffres qui figurent dans le cadre signature au dos de votre carte :

Règlement par : ☐ Mandat ☐ Chèque Date d'expiration : /

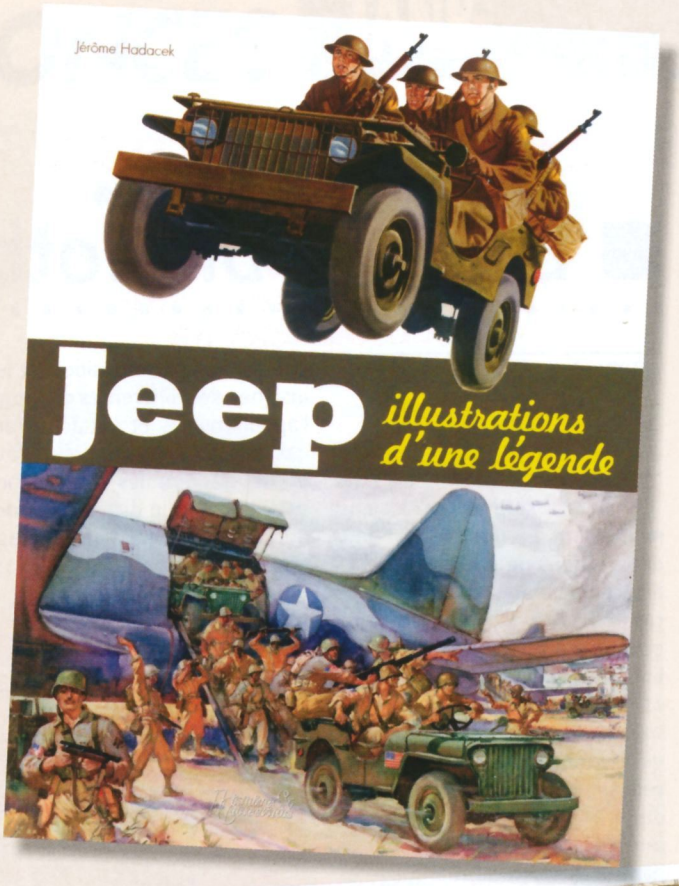
* Frais de port groupés : 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus - Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous contacter.
** En indiquant votre adresse, vous autorisez A&C à vous envoyer ses publicités.

NOUVEAUTÉ

Jeep
Illustrations d'une légende

La Jeep est un parfait exemple de l'évolution de la communication lors du dernier conflit mondial : de la propagande de Guerre vers la publicité de masse

Il s'agit pour Willys de concurrencer Ford et Bantam, les deux autres entreprises en charge de la production du véhicule. Le constructeur contribue grandement au développement de la notoriété de la Jeep en inondant la presse de magnifiques publicités couleurs.
La renommée de la voiture tout terrain se renforce grâce à son excellente réputation au combat, et rapidement elle apparait dans les publicités en tant que faire-valoir de nombreux produits. Devenue célèbre, la Jeep se décline sur tout support : papier à lettre, boîtes d'allumettes, cartes à jouer, aux Etats-Unis d'abord, puis dans le reste du monde libre.



Sweethearts of the A.E.F.!
Buy a Part for OUR JEEP
YOUR BOND OR STAMP STARTS A JEEP DOWN THE RAMP
LET YOUR WAR SAVINGS TURN THESE BLUEPRINTS INTO FIGHTING JEEPS
WILLYS-OVERLAND MOTORS
FORD MASS-PRODUCTION LINES DELIVER FLEETS OF WEAPONS
FULL PRODUCTION FOR VICTORY

37,95 €
*au lieu de ~~39,95~~**

160 PAGES
370 IMAGES

PARUTION : début FÉVRIER 2012

L'ouvrage rassemble une formidable collection d'illustrations mettant en scène la jeep pendant la Seconde Guerre mondiale. Elles ont été réalisées par les plus grands illustrateurs de l'époque. Chacune d'elle est commentée afin d'être replacée dans son contexte.

BON DE COMMANDE PAGE 81

ABONNEZ-VOUS !

Formule 1 AN
6 numéros

35,20 €

au lieu de ~~41,40 €~~

-15%

ECONOMISEZ 20%
GRÂCE AU JUMELAGE

-20%

69,90 €

au lieu de ~~87,40 €~~ **

Jumelage

abonnement d'un an
à *Guerre, Blindés & Matériel*
le magazine de la motorisation à la française (4 numéros)
+ *TANK & MILITARY VEHICLES*

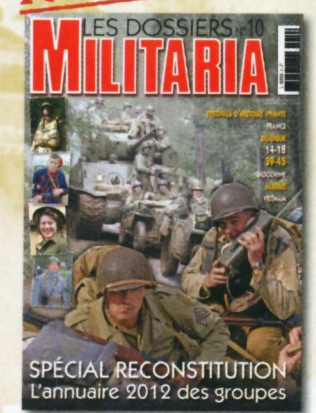
* Offres valables jusqu'au 31 mars 2012
** Différence entre tarif et prix kiosque France

TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION
Sauvetage et restauration
CHENILLETTE LORRAINE
Historique M425 et M426
1936-1939 La motorisation de l'armée britannique
Collection Patrick Nerrant
La 2nd Armored
Manifestation Vincy Manœuvre
Rassemblements 2011 : L'Escadron de l'Histoire, Maroilles, Noyon

NOUVEAU

LES DOSSIERS MILITARIA
SPÉCIAL RECONSTITUTION

Ce dixième numéro des Dossiers Militaria recense tous les groupes d'histoire vivante XX^e siècle, de France et de Belgique. Cet annuaire pratique vous permettra de découvrir ou de mieux localiser les différents groupes de votre région, ainsi que les différents festivals.



12,50 € en kiosque

JE M'ABONNE À

● **TMV- 1 AN (6 N°)** ❑ **35,20 €** *(France)* ❑ **42,20 €** *(Dom & étranger)*

OFFRES D'ABONNEMENTS JUMELÉS

● ***Jumelage 1 : ab'.1an à TMV (6 n°) + Guerre, Blindés & Matériel (4 n°)***
France ❑ **69,90 €** *(au lieu de 87,40 €)* Dom et étranger ❑ **83,90 €**

JE COMMANDE LES MAGAZINES

❑ **TANK ZONE** *(cercler)* **6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17**..... **6,90 €**[1]
❑ **TANK & MILITARY VEHICLES N°1 - 2 - 3**..... **6,90 €**[1]
❑ **BATAILLES N°50 • NOUVEAU**..... **6,75 €**[1]
❑ **DOSSIERS MILITARIA N°10 • NOUVEAU**..... **12,50 €**[1]

JE COMMANDE LES DVD :

❑ **DVD - JEEP, HISTOIRE ET TECHNIQUE** - *DVD003* **• NOUVEAU**..... **14,90 €**[1]

JE COMMANDE LES LIVRES :

❑ **JEEP, ILLUSTRATIONS D'UNE LÉGENDE** - *HIS0449* **• FÉVRIER**..... ~~39,95~~ - **37,95 €**[3]
❑ **LA 1re DLM AU COMBAT** - *HIS0394* **• NOUVEAU**..... ~~39,95~~ - **37,95 €**[3]

FRAIS DE PORT (1 - magazines)	**France**	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et + : **GRATUIT**
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et + : **18 €**
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €	6 à 12 ex. : 18 €	12 et + : nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €	**5 ex. et + :** nous consulter.	
(2 - Livres)	**France**	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et + : **GRATUIT**	
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et + : nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

TMV 004

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS - *Tél : +33 (0)1 47 00 51 11 • Fax : +33 (0)1 47 00 51 11.*

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays
Tél.
E-mail*
@

* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL..... ,€

Ci-joint mon règlement par ❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

❑ **CB n°**

expirant en mois année *Clé* (3 derniers chiffres au dos de votre CB)

Signature :

la LOCOMOTION EN FÊTE

9 & 10 juin 2012

Aérodrome
Cerny
La Ferté-Alais
91 Essonne

20e édition

N 7
Camping de la Nationale 7

Bourse, stands,
reconstitutions, piste à chars
Restauration sur place

Crédit Photos : ACPHT

Renseignements et réservations : Tél. 06 03 18 07 25 (Heures bureaux) • **Fax 01 60 85 10 53**

Billets à tarif réduit sur www.locomotion-en-fete.fr • **acpht@aliceadsl.fr**

Entrée 15 € par jour et par personne - Gratuit pour les enfants de moins de 12 ans - Parking gratuit

EuropeMilitary

NOUVEAUX ARRIVAGES!

Vente en ligne
www.europemilitary.com

ARRIVAGE EXCPEPTIONNEL +25 VEHICULES

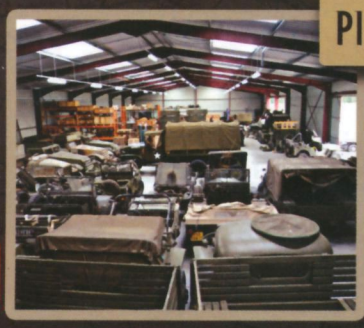
www.europemilitary.com

Service client personnalisé & rapide

Achat, Vente & Location de Véhicules WWII

Nouveau showroom de 1500m2 couverts avec ateliers spécialisés, stock pièces détachées et plus de 30 véhicules en stock permanent. Plus une collection privée de plus 20 véhicules!

ARRIVAGE MASSIF
DE PEUGEOT ET PIECES P4



Remorques 1/4T et 1T
dispos en quantité

RESTAURATION VÉHICULES MILITAIRES JEEP DODGE GMC

06 81 01 44 92

De 8h à 19h

SPECIALISTE
JEEP
MILITAIRE

Plus de 1400 réf. sur internet:
www.europemilitary.com

Z.I. des Gâtines
89170 Saint Fargeau, France
Tél: 06 81 01 44 92

EuropeMilitary

BOUTIQUE EN LIGNE - DERNIERES NEWS - ARRIVAGES - PROMOS

WWW.JEEPEST.COM

SPECIALISTE JEEPS MILITAIRES ET VEHICULES US

1 000 TONNES DE RECHANGES NEUFS

SUR 5 000 M² COUVERTS

Reproductions / Fabrications

Surplus militaire / Pièces d'origines

PEINTURE - CARROSSERIE - SELLERIE - BACHE

MOTEUR - ELECTRICITE - FREINAGE - PNEUS

VENTE PAR CORRESPONDANCE
CONTRE REMBOURSEMENT - VISA

EXPEDITIONS JOURNALIÈRES 24/48 H
OU EXPRESS FRANCE - EUROPE

JEEPEST
MILITARY VEHICLE SUPPLY

JEEPEST SAINT MIHIEL
25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax : 03 29 90 90
Mail : jeepest@wanadoo.fr

Vente par VPC et au comptoir
IMPORT / EXPORT

JEEPEST CHATEAUDIN
93, Bd Kellermann - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41
Mail : jeepest28@wanadoo.fr

Vente au comptoir
Atelier réparation / Restauration

50 VEHICULES EN STOCK PERMANENT

COLLECTION JEEPEST
UNIQUE EN FRANCE

VISITES SUR R.D.V.

+ DE 20 ANS D'EXPERIENCE

Nicolas GEORGES et François MOURICE, collectionneurs passionnés, à votre service